

Αιτιολογική Έκθεση στο Σχέδιο Νόμου

«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Ι. Εισαγωγικές επισημάνσεις

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

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

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

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

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

II. Οι επιμέρους ρυθμίσεις:

Κεφάλαιο Α΄ : Οργάνωση Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου

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

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

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

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

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

Κεφάλαιο Β' : Λιμενικό Σώμα

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

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

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

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

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

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

Κεφάλαιο Γ': Ασφάλεια και αστυνόμευση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Κεφάλαιο Δ' : Ασφάλεια ναυσιπλοΐας

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

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

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

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

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

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

τελευταίας εξυπηρετεί λειτουργικά την εύρυθμη λειτουργία της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Κεφάλαιο Ε' : Ναυτική εργασία και εκπαίδευση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Με τη διάταξη του άρθρου 18 του β.δ. της 18^{ης} Φεβρουαρίου 1954 (Α' 27), προβλέπεται ότι Υποπλοίαρχοι του Πολεμικού Ναυτικού (Π.Ν.) που απομακρύνθηκαν από τις τάξεις του για οποιονδήποτε λόγο, εκτός από επαγγελματική ανικανότητα, αποκτούν αυτοδίκαια το δίπλωμα Πλοιάρχου Β' τάξης Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.). Ανάλογες διατάξεις υπάρχουν και για λοιπούς βαθμούς Αξιωματικών και βαθμοφόρων του Π.Ν. για τις λοιπές κατηγορίες διπλωμάτων, αδειών και πτυχίων Ε.Ν. Η ανωτέρω διάταξη παραμένει σε ισχύ, δεδομένου ότι δεν έχει καταργηθεί ρητώς νομοθετικά.

Από το 2002, έτος πλήρους εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης STCW 1978 και της σχετικής κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας, δεν απονέμονται Αποδεικτικά Ναυτικής Ικανότητας (Α.Ν.Ι.) σε αποστράτους του Π.Ν., Λ.Σ. και σε άλλες ειδικές κατηγορίες, επειδή η σχετική ρύθμιση έρχεται ολοκληρωτικά σε αντίθεση με τις απαιτήσεις της Σύμβασης αυτής, η οποία καθορίζει τα διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποίησης

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

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

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

Κεφάλαιο ΣΤ': Ανάπτυξη ναυτιλιακών επιχειρήσεων

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

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

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

Κεφάλαιο Ζ' : Ζητήματα νησιωτικής πολιτικής

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

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

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

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

Κεφάλαιο Η': Προστασία δικαιωμάτων επιβατών ακτοπλοΐας

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Κεφάλαιο Θ': Παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές

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

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

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

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

πλοίων στις συγκοινωνιακές ανάγκες και συνεπώς τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας

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

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

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

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

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

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

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

Κεφάλαιο Ι': Ανάπτυξη Εθνικού Λιμενικού Συστήματος

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Στο άρθρο 50 ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα λιμενικών υποδομών.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Κεφάλαιο ΙΑ': Λοιπές διατάξεις

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Κεφάλαιο IB' : Τελικές και μεταβατικές διατάξεις

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

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

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

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

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

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ
& ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΝΙΤΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ,
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ,
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΙΒΙΕΡΑΤΟΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΥΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΥΤΑΡΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΡΟΥΠΑΚΙΩΤΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ


ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ


ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ


ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ


ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ


ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΩΝ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ -
ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 9 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

N 4058/2012: Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις (566208)

Άρθρο :27

Άρθρο 27

1. Στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη συνιστάται Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου των Συνόρων (εφεξής Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ.) με έδρα το κτίριο του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής στον Πειραιά. Στις διεθνείς σχέσεις του χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος National Border Monitoring and Control Coordination Center (NBMC).
2. Το Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ. αποτελεί αυτοτελή Υπηρεσία που υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με αρμοδιότητα το συντονισμό της δράσης μεταξύ των αρμόδιων Ελληνικών Αρχών στα εξωτερικά σύνορα, τη συνεργασία με τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε., τις αρμόδιες Αρχές τρίτων χωρών και τους διεθνείς οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση των συνόρων, καθώς και την εποπτεία της εφαρμογής των κοινοτικών και εθνικών μέτρων σχετικό με τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων της Χώρας.
3. Το Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ στελεχώνεται από το αναγκαίο για τη λειτουργία του προσωπικό των Υπηρεσιών του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, που αποσπάται σε αυτή για χρονικό διάστημα μέχρι τριών ετών που μπορεί να ανανεώνεται μία φορά. Επίσης, στο Κέντρο μπορεί να αποσπάται και προσωπικό των Υπουργείων Οικονομικών Εθνικής Αμυνας και Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού. Ως προϊστάμενος του Κέντρου τοποθετείται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη ανώτατος αξιωματικός της Ελληνικής Αστυνομίας ή του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής. Οι διατάξεις του άρθρου 18 παράγραφοι 5 και 6 εδάφιο α' του ν. 3614/2007 (Α' 267) έχουν ανάλογη εφαρμογή και στο ανωτέρω προσωπικό.
4. Με τον Οργανισμό που εκδίδεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 2503/1997 (Α' 107), μπορεί να συνιστώνται και νέες οργανικές θέσεις για τις ανάγκες του Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ.. Η έναρξη λειτουργίας του Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ. καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 10 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 2399/ 1996: Αύξηση μισθών συντάξεων, λιμεν. τέλη επιβατών, φορολ. κλπ. διατάξ. (163132)

Άρθρο :6
 Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :7
 Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 28
 Προισχύσασες μορφές άρθρου :4

Άρθρο 6

Λιμενικά τέλη επιβατών - Σκοπός - Προϋποθέσεις και τρόπος επιβολής τους

"1. Σε κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται σε ή αποβιβάζεται από πλοίο, επιβάλλεται ειδικό ανταποδοτικό τέλος χρήσεως λιμένα υπέρ των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων επιβίβασης και αποβίβασης, για την κατασκευή, συντήρηση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων."

*** Η παρ. 1 όπως είχε αντικατασταθεί με την περ.α' παρ.5 άρθρου 2 Ν.2575/1998 (Α 23) και την παρ.1 άρθρου 2 ΠΔ 242/2003 (ΦΕΚ Α 219) αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.4 άρθρου 20 Ν.3622/2007, ΦΕΚ Α 281/20.12.2007.

"2" Το τέλος συνίσταται σε συνολική ποσοστιαία προσαύξηση 5% στην τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου για τους επιβάτες των πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και υδροπτερυγών πλοίων γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού, με ελληνική ή ξένη σημαία 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 πρώτο εδάφιο της παρ.2 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.5 άρθρου 20 Ν.3622/2007, ΦΕΚ Α 281/20.12.2007. Βλ.σχετ. ΚΑΙ λοιπές διατάξεις του αυτού άρθρου και νόμου.

Ειδικότερα:

A. Ποσοστό 30% από τα έσοδα των διακινουμένων επιβατών προς το εξωτερικό της προηγούμενης παραγράφου αποδίδεται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα στο Ν .Α. Τ, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις του Ν.Α.Τ.

"2.Β. Για επιβάτες που συμμετέχουν σε περιηγητικά ταξίδια επιβατηγών-τουριστικών πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία επιβάλλεται πάγιο τέλος αναλόγως της τιμής του εισιτηρίου ή του ναύλου ως εξής:

σε εισιτήρια μέχρι 5	ΕΥΡΩ πάγιο τέλος 0,10 ΕΥΡΩ
σε εισιτήρια από 5-10	ΕΥΡΩ πάγιο τέλος 0,15 ΕΥΡΩ
σε εισιτήρια από 10-20	ΕΥΡΩ πάγιο τέλος 0,20 ΕΥΡΩ
σε εισιτήρια από 20-30	ΕΥΡΩ πάγιο τέλος 0,25 ΕΥΡΩ
σε εισιτήρια από 30-40	ΕΥΡΩ πάγιο τέλος 0,30 ΕΥΡΩ
σε εισιτήρια από 40 κ' άνω	ΕΥΡΩ πάγιο τέλος 0,35 ΕΥΡΩ

Το πιο πάνω τέλος επιβάλλεται σε επιβάτες που συμμετέχουν:

ι. σε ημερήσια - μονοήμερη κρουαζιέρα 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,

ii. σε πολυήμερη κρουαζιέρα για κάθε λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο, περιλαμβανομένου και του αφετήριου λιμένα, ανεξάρτητα εάν η κρουαζιέρα περιορίζεται μόνο μεταξύ ελληνικών λιμένων ή επεκτείνεται και σε λιμένες του εξωτερικού ή προσεγγίζει απευθείας σε λιμένες του εξωτερικού, χωρίς ενδιάμεση προσέγγιση σε ελληνικούς λιμένες,

Πολυήμερη κρουαζιέρα νοείται η περιήγηση με επιβατηγό - τουριστικό πλοίο που διαρκεί τουλάχιστον είκοσι τέσσερις (24) ώρες και περιλαμβάνει μία τουλάχιστον διανυκτέρευση του περιηγητή στο πλοίο,

iii. σε θαλάσσια εκδρομή ή θαλάσσιο λουτρό με πλοία ή μικρά σκάφη του άρθρου 14 του ν. 2743/99 (ΦΕΚ 211 Α') με προορισμό από και προς τον ίδιο λιμένα και από λιμένα σε παρακείμενες ακτές ή όρμους και αντιστρόφως,

iv. για κάθε επιβάτη που διέρχεται «TRANSIT» σε κάθε ελληνικό λιμάνι προσέγγισης του πλοίου. «TRANSIT» νοείται ο επιβάτης επαγγελματικού επιβατηγού πλοίου που έχει αφετηρία λιμένα εξωτερικού, ο οποίος αποβιβάζεται σε ένα ή περισσότερα λιμάνια, που προσεγγίζει το πλοίο, για περιήγηση της πόλης και αναχωρεί με το ίδιο πλοίο μετά από ολιγόωρη παραμονή, που συνολικά δεν δύναται να υπερβεί το 24ωρο".

***Η παρ.2B αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ. 2 του άρθρου 2 του ΠΔ 242/2003(ΦΕΚ Α 219),όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ΠΔ 195/2005 (ΦΕΚ Α 236)

γ. Απαλλάσσονται της καταβολής του τέλους:

i) τα νήπια μέχρι ενός έτους

ii) οι επιβάτες που συμμετέχουν σε περιηγητικά ταξίδια, εσωτερικού που πραγματοποιούνται από την Εστία Ναυτικών, την Εργατική Εστία και από φιλανθρωπικές οργανώσεις για φιλανθρωπικούς σκοπούς

iii) οι επιβάτες που απαλλάσσονται της καταβολής ναύλου, όταν ταξιδεύουν με ακτοπλοϊκά πλοία και iv) οι επιβάτες των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής και των επαγγελματικών του Ν. 2743/1999 (Α 211).

Δ. Τα πιο πάνω τέλη δεν ισχύουν για τους Οργανισμούς Λιμένος Α.Ε., που συστάθηκαν με τον Ν. 2932/2001 και τους Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και Ο.Λ.Π. Α.Ε., οι οποίοι υποχρεούνται στην έκδοση τιμολογίων, ύστερα από απόφαση των Δ.Σ. αυτών, για τον καθορισμό του ειδικού τέλους επιβατών, χωρίς αυτά να εισάγουν διακρίσεις ανάλογα με τον λιμέ να προορισμού των (εσωτερικό ή άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε. ή τρίτες χώρες).

Το ειδικό τέλος επιβατών θα αναλώ νεται αποκλειστικά για την εκτέλεση, συντήρηση και βελ τίωση των λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων."

***Η παρ.2 όπως είχε αντικατασταθεί με την περ.β` της παρ.5 του άρθρου 2 του Ν.2575/1998 (Α 23) αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ. 2 του άρθρου 2 του ΠΔ 242/2003(ΦΕΚ Α 219)

3. Τα τέλη της παραγράφου 2B, 2Γ και 2Δ του παρόντος αυξάνονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

"4. Το τέλος περιλαμβάνεται στα εισιτήρια και εισπράττεται με ευθύνη αυτών που εκδίδουν αυτά, δηλαδή τα ναυτικά πρακτορεία, τα τουριστικά γραφεία και συναφείς επιχειρήσεις. Το εισπραττόμενο για κάθε ημερολογιακό μήνα ποσό πρέπει να κατατίθεται από τους υπεύθυνους για την είσπραξη μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα στο λογαριασμό για το δικαιούχο δημόσιο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος, μαζί με υπεύθυνη δήλωση και

- 63 -

κατάσταση εμφανίσιμα τον αριθμό των εκδοθέντων κατά θέσεις εισιτηρίων και το καταβλητέο χρηματικό ποσό. Το χρονικό διάστημα που ορίζεται στην παράγραφο αυτή για κατάθεση από τους υπεύθυνους του εισπραττόμενου ποσού για κάθε μήνα ισχύει και για την απόδοση του ειδικού τέλους διέλευσης δια των προκυμαιών οχημάτων πάσης φύσεως που επιβιβάζονται στα πλαίσια δια της ίδιας αυτών δυνάμεως του ν.δ/τος 158/1969 (ΦΕΚ 63 Α')."

***Η παρ.4 αντικαταστάθηκε ως άνω με την περ.γ` της παρ.5 του άρθρου 2 του Ν.2575/1998 (Α 23)

5. Οι υπεύθυνες για την είσπραξη επιχειρήσεις έχουν αλληλέγγυα και σε ολόκληρο ευθύνη με τους υπόχρεους επιβάτες για την καταβολή του τέλους. Οι δημόσιοι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, για τους οποίους επιβάλλει το τέλος αυτό, δύνανται, για τη διαπίστωση της κανονικής βεβαίωσης είσπραξης και απόδοσης του τέλους, να προβαίνουν στον έλεγχο των δικαιολογητικών που βρίσκονται εις χείρας των υπευθύνων για την είσπραξη του ή τρίτων.

Οι υπηρεσίες του Κράτους οφείλουν να παρέχουν κάθε αναγκαίο που έχουν στη διάθεση τους στοιχείο για έλεγχο με αίτηση του ενδιαφερόμενου δημόσιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

6. Η βεβαίωση οφειλόμενων ποσών του λιμενικού τέλους γίνεται με πράξη του συλλογικού οργάνου του δημοσίου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα. Η είσπραξη των βεβαιουμένων ποσών γίνεται από αυτό κατ' ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του ν.δ. 356/1974 (ΦΕΚ 90 Α'). "Σε περιπτώσεις μη υποβολής δήλωσης ή υποβολής εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του ν. 1642/1986 (ΦΕΚ 125 Α') "Για την εφαρμογή του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας και άλλες διατάξεις" και οι σχετικές ρυθώσεις επιβάλλονται με ιδιαίτερη πράξη της Λιμενικής Επιτροπής. Η άσκηση οποιουδήποτε ενδίκου βοηθήματος κατά της βεβαίωσης των οφειλόμενων ποσών αναστέλλει την καταβολή του ενός τρίτου της βεβαιωθείσας οφειλής".

***Το εντός " " εδάφιο προστέθηκε με την περ.δ` της παρ.5 του άρθρου 2 του Ν.2575/1998 (Α 23)

"7. Για τη μη είσπραξη, τη μειωμένη είσπραξη ή την καθυστέρηση απόδοσης του τέλους από την υπεύθυνη επιχείρηση μπορεί, με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από πρόταση του δημόσιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του οικείου λιμένα ή της οικείας λιμενικής αρχής να:

i. επιβάλλεται υπέρ του οικείου Λιμενικού Ταμείου πρόστιμο ανερχόμενο μέχρι το εικοσαπλάσιο της αξίας του μη εισπραχθέντος ή καθυστερημένα αποδοθέντος τέλους

ii. αφαιρείται προσωρινά και για χρονικό διάστημα από τριάντα (30) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες ή ανακαλείται οριστικά η άδεια σκοπιμότητας πραγματοποίησης δρομολογίων ή η εκτέλεση τουριστικών πλόων στα θαλάσσια μεταφορικά μέσα της συγκεκριμένης επιχείρησης.

iii. αφαιρείται προσωρινά και για χρονικό διάστημα από τριάντα (30) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες ή ανακαλείται οριστικά η άδεια λειτουργίας του ναυτικού πρακτορείου. Εάν το πρακτορείο ή η επιχείρηση που εκδίδει τα εισιτήρια ή εισπράττει τα οφειλόμενα στο λιμενικό ταμείο τέλη λειτουργεί σαν τουριστικό πρακτορείο του ν. 393/1976 (ΦΕΚ 199 Α'), η προσωρινή αφαίρεση ή η ανάκληση της άδειας λειτουργίας του πραγματοποιείται με απόφαση του αρμόδιου για τον Τουρισμό Υπουργού, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας".

***Η παρ.7 αντικαταστάθηκε ως άνω με την περ.ε` της παρ.5 του άρθρου 2 του Ν.2575/1998 (Α 23)

8. Οι υπεύθυνοι για κάθε λιμάνι, που εκδίδουν νομίμως εισιτήρια επιβατών

-64-

των πάσης φύσεως πλοίων, υποχρεούνται να καταθέσουν στο οικείο λιμενικό ταμείο, εγγυητική επιστολή αναγνωρισμένης εμπορικής τράπεζας για την εγγύηση της καλής διαχείρισης και απόδοσης των λιμενικών τελών για τα εισιτήρια των επιβατών. Το ύψος της εγγυητικής επιστολής, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια εφαρμογής της παρούσας παραγράφου καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

***Οι λέξεις "ναυτικοί πράκτορες" διαγράφηκαν με την περ. στ' της παρ.5 του άρθρου 2 του Ν.2575/1998 (Α 23)

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Βλ. την υπ' αριθμ. 3427.29/01/96/13-25.6.1996 απόφαση του Υπουργού Εμπ.Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β' 488), περί καθορισμού ύψους εγγυητικών επιστολών παραγ.8 άρθρ.6 του Ν.2399/1996

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Βλέπε την ΥΑ 8122.6/01/06/27.3-10.4.2006 (ΦΕΚ Β' 436), περί καθορισμού ύψους εγγυητικών επιστολών παραγ.8 ,άρθρ. 6 του Ν.2399/1996

9. Ανεξάρτητα από τις κυρώσεις της παραγράφου 7, σε κάθε περίπτωση μη είσπραξης ή καθυστέρησης απόδοσης των εισπραχθέντων λιμενικών τελών από τις παραπάνω επιχειρήσεις, οι κατά τόπους λιμενικές αρχές, μετά από αίτηση του δημόσιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα απαγορεύουν τον απόπλου των πλοίων για τα οποία υπάρχει η υποχρέωση απόδοσης των οφειλόμενων τελών.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την παρ.3 άρθρου 20

Ν.3622/2007,ΦΕΚ Α 281/20.12.2007,ορίζεται ότι:

"3. Οι υποχρεώσεις των εκδιδόντων τα εισιτήρια ή τους ναύλους οχημάτων, ο τρόπος ελέγχου ορθής απόδοσης του τέλους, η είσπραξη των οφειλομένων από τους δικαιούχους φορείς, καθώς και οι κυρώσεις - ποινές για μη είσπραξη, μειωμένη είσπραξη ή καθυστέρηση απόδοσης του τέλους υπέρ των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, που προβλέπονται από τις διατάξεις του ν. 2399/1996 (ΦΕΚ 90 Α'), όπως τροποποιήθηκαν από τις αντίστοιχες του ν. 2575/1998 (ΦΕΚ 23 Α') και του ν. 2881/ 2001 (ΦΕΚ 16 Α') για τα λιμενικά τέλη επιβατών, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα τέλη οχημάτων, εκτός των παραγράφων 8 και 10 του άρθρου 6 του ν. 2399/1996".

10. Ορίζεται αμοιβή των επιφορτισμένων για την είσπραξη του τέλους αυτού ναυτικών πρακτορείων και λοιπών επιχειρήσεων ποσοστού 5% στο εισπραττόμενο κατά περίπτωση ποσό το οποίο θα παρακρατείται από τα δικαιούμενα, κατά την απόδοση του στο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

11. Κατ' εξαίρεση της διάταξης της παρ. 4 του παρόντος άρθρου, το τέλος της παρ. 1 δύναται να εισπράττεται απευθείας από τα όργανα του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή από τρίτους στους οποίους έχει ανατεθεί η είσπραξη, με απόφαση του συλλογικού οργάνου διοίκησης τους. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η διαδικασία είσπραξης και απόδοσης του τέλους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

12. Ταχυδρομικά ή τραπεζικά έξοδα απόδοσης των υπέρ λιμενικών ταμείων δικαιωμάτων, που εισπράττονται σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις από λιμενικές αρχές στην έδρα των οποίων δεν υπάρχει κατάστημα Τράπεζας της Ελλάδος, βαρύνουν το οικείο λιμενικό ταμείο.

13. Οι προμήθειες και πάσης φύσεως νόμιμα δικαιώματα που παρακρατούνται από τις τράπεζες και λοιπούς πιστωτικούς οργανισμούς κατά την εξόφληση των επιταγών που εκδίδονται από τα λιμενικά ταμεία βαρύνουν αυτά.

14. Από τα σύμφωνα με τις παραγράφους 2Α, 2Β, 2Γ και 2Δ του παρόντος άρθρου εισπραττόμενα δικαιώματα υπέρ των λιμενικών ταμείων ποσοστό "5%"

- 65 -

αποδίδεται στο Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού (Μ.Τ.Ν.), για τις υπηρεσίες ασφαλούς διακίνησης που παρέχουν οι λιμενικές αρχές στο επιβατικό κοινό.

*** Το ποσοστό που είχε ορισθεί σε 3% με την περ.ζ' της παρ.5 άρθρου 2 του Ν.2575/1998, αντικαταστάθηκε ως άνω σε 5% με την παρ.1 άρθρ.14 Ν.2881/2001, ΦΕΚ Α 16/6.2.2001.

15. Επίσης ορίζεται ποσοστό κράτησης "5%" ως έσοδο υπέρ του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού στα παρακάτω τέλη και δικαιώματα που βεβαιώνονται ή εισπράττονται από τις λιμενικές αρχές σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις:

*** Το ποσοστό που είχε ορισθεί σε 3% με την περ.ζ' της παρ.5 άρθρου 2 του Ν.2575/1998, αντικαταστάθηκε ως άνω σε 5% με την παρ.1 άρθρ.14 Ν.2881/2001, ΦΕΚ Α 16/6.2.2001.

"α) από τα πάσης φύσεως τέλη και δικαιώματα προσόρμισης - παραβολής - πρυμνοδέτησης, ελλιμενισμού και παροπλισμού των πλοίων, καθώς και του ειδικού τέλους διέλευσης οχημάτων, για τα λιμενικά ταμεία της χώρας,".

*** Η περ.α' αντικαταστάθηκε ως άνω με την περ.η' της παρ.5 του άρθρου 2 του Ν.2575/1998 (Α 23)

β) από τις εισπράξεις των φαρικών τελών.

"γ) από τα πρόστιμα του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α') "Περί Κ.Δ.Ν.Δ." που βεβαιώνονται από τις Λιμενικές Αρχές και εισπράττονται από τις οικείες Δ.Ο.Υ., καθώς και από τα πρόστιμα των άρθρων 44 και 45 του ως άνω Κ.Δ.Ν.Δ., καθώς και των προστίμων του άρθρου 13 του Π.Δ. 55/1998 (ΦΕΚ 58 Α'), όπως αυτά ισχύουν κάθε φορά,

δ) από τα έσοδα του Λογαριασμού Επιθεωρήσεων του άρθρου 37 του Ν.Δ. 187/1973 "Περί Κ.Δ.Ν.Δ.", όπως αυτό ισχύει κάθε φορά."

*** Τα εδάφ.γ' και δ' προστέθηκαν με την παρ.1 άρθρ.14 Ν.2881/2001, ΦΕΚ Α 16/6.2.2001.

16. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι διαδικασίες εισπραξης και απόδοσης του προβλεπόμενου στις παραγράφους 14 και 15 ποσοστού "5%" στο δικαιούμενο Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

*** Το ποσοστό που είχε ορισθεί σε 3% με την περ.ζ' της παρ.5 άρθρου 2 του Ν.2575/1998, αντικαταστάθηκε ως άνω σε 5% με την παρ.1 άρθρ.14 Ν.2881/2001, ΦΕΚ Α 16/6.2.2001.

17. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, δύνανται να καθορίζονται για ειδικές κατηγορίες πλοίων απαλλαγές ή μειώσεις για τα κάθε φύσης λιμενικά και φαρικά τέλη που επιβάλλονται στα πλοία, επιβάτες - οχήματα ή φορτία στους λιμένες της χώρας σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την υπ' αριθμ. 3422.8/6/96/16-20.9.1996 απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπ.Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β' 898): "Απαλλαγές-μειώσεις τελών σ' εφαρμογή άρθρου 6 του Ν. 2399/96", ορίσθηκαν τα εξής:

"1. Τα Πολεμικά και Κρατικά μη εμπορικά (εκπαιδευτικά κ.λπ.) πλοία, Ελληνικά ή ξένα που καταπλέουν στους Ελληνικούς λιμένες απαλλάσσονται της καταβολής των πάσης φύσεως λιμενικών δικαιωμάτων που επιβάλλονται υπέρ των Λιμενικών Οργανισμών και Λιμενικών Ταμείων της Χώρας καθώς και από τα φαρικά τέλη και πλοηγικά δικαιώματα όπως ισχύουν κάθε φορά. Η απαλλαγή θα γίνεται με αίτηση

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 11 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

-67-

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :126

Παρουσίασις πλοίαρχου εις Λιμενικήν Αρχήν
Άρθρον 126.

Μετά τον κατάπλου πλοίου εις λιμένα ο πλοίαρχος ή εν περιπτώσει κωλύματος ο αναπληρωτής αυτού, αφού εκπληρώση τας εκ των ισχυουσών υγειονομικών διατάξεων επιβαλλομένας υποχρεώσεις, οφείλει να παρουσιασθή εντός 24 ωρών ενώπιον της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, προσκομίζων προς θεώρησιν το ημερολόγιον και το Ναυτολόγιον ως και παν άλλο ναυτιλιακόν έγγραφον όπερ ήθελε ζητηθή υπ' αυτής.

-68-

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :157

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :31

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 81

Κυρώσεις κατά των παραβατών
Άρθρον 157.

1. Οι παραβάται των κατά το προηγούμενον άρθρον εκδιδομένων αστυνομικών διατάξεων τιμωρούνται δι' αποφάσεως των λιμενικών αρχών διά προστίμου μέχρι τεσσαράκοντα χιλιάδων (40.000) δραχμών. Το ποσόν του προστίμου δύναται να εξικνεΐται μέχρις οκτακοσίων χιλιάδων (800.000)δραχμών επί παραβάσεων των διατάξεων περί αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης διά πετρελαιοειδών.

Προ της εκδόσεως των ανωτέρω αποφάσεων καλούνται εις απολογίαν οι παραβάται εντός εικοσιτετράωρου δι' εγγράφου προσκλήσεως της λιμενικής αρχής.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Κατά το άρθρο μόνο του ΠΔ 207/1985 (ΦΕΚ Α 76):
"Το όριο του προστίμου των σαράντα χιλιάδων (40.000) δραχμών που προβλέπεται από το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/73, αυξάνεται σε εκατό χιλιάδες (100.000) δραχμές".

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Κατά το ΠΔ 111/1993 (ΦΕΚ Α 50), το οποίο ισχύει δύο μήνες μετά τη δημοσίευσή του:
"Το όριο του προστίμου το οποίο προβλέπεται από το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/1973 (Α 281),όπως τούτο έχει καθορισθεί από το ΠΔ 207/85 (Α 76),αυξάνεται σε πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) δραχμές".

(***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Το άρθρο 2 του Π.Δ.381/1995 (Α 214) ορίζει ότι:
"Το όριο του προστίμου που προβλέπεται από το πρώτο εδάφιο της παραγρ. 1 του άρθρου 157 του ΝΔ 187/73 (Α` 261/73), όπως τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 207/85 (Α` 76) και το Π.Δ. 111/93 (Α` 50), αυξάνεται σε πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δρχ. και αναπροσαρμάζεται ετήσια σε ποσοστό ύψους 5%." Το άρθρο 2 ΠΔ 381/1995 καταργήθηκε στη συνέχεια με το ΠΔ 193/2001.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με το ΠΔ 193/2001,ΦΕΚ Α 156,όπως αυτό συμπληρώθηκε με το άρθρο μόνο ΠΔ 105/2007,ΦΕΚ Α 131/13.6.2007,ορίζεται ότι:

"Το όριο του προστίμου που προβλέπεται από το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/73 (Α` 261/73), όπως τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 207/85 (Α` 76), το Π.Δ. 111/93 (Α` 50) και το Π.Δ. 381/95 (Α` 214), αυξάνεται σε δέκα εκατομμύρια (10.000.000) δρχ. (29.347,03 ευρώ) και αναπροσαρμόζεται ετήσια από 1.1.2002 σε ποσοστό ύψους 5%".

"Σε περίπτωση εκ νέου παράβασης κατά την ίδια δρομολογιακή περίοδο των διατάξεων του άρθρου 20 του Κανονισμού Λιμένα Πειραιά (Φ.Ε.Κ. 103 Β/52) και του άρθρου 41 παράγραφος 1 εδάφιο (α) των Γενικών Κανονισμών Λιμένα που έχουν

εκδοθεί και ισχύουν για κάθε άλλο λιμένα, η Λιμενική Αρχή δύναται να

-69-

επιβάλλει πρόστιμο ύψους τριπλάσιου του προβλεπόμενου στην προηγούμενη παράγραφο".

2. Ο παραβάτης δύναται να αμφισβητήσει την παράβαση εντός αποκλειστικής προθεσμίας πέντε ημερών από της κοινοποίησής της ως άνω αποφάσεως, οπότε αυτή παραπέμπεται υπό της λιμενικής αρχής ενώπιον του Ειρηνοδικείου της περιφέρειάς της, όπερ εκδικάζει την υπόθεσιν εντός τριών ημερών μετά προηγούμενην κλήτευσιν του παραβάτου είκοσι τέσσαρας τουλάχιστον ώρας προ της δικασίμου.

3. Από της κοινοποίησής της αποφάσεως επιβολής προστίμου εις βάρος του πλοιάρχου ή κυβερνήτου δύναται να απαγορευθή ο απόπλους του πλοίου, εκτός εάν κατατεθή ισόποσος προς το πρόστιμον εγγυητική επιστολή Τραπεζής ή εάν συγκοινωνιακοί ή άλλοι λόγοι επιβάλουν τον απόπλου κατά την κρίσιν του προϊσταμένου της λιμενικής αρχής.

4. Εκτός της καταβολής των επιβληθέντων προστίμων οι παραβάται των αστυνομικών διατάξεων υποχρεούνται εις την έγκαιρον συμμόρφωσιν προς τας διατάξεις αυτών ως και εις την αποκατάστασιν των πραγμάτων, της λιμενικής αρχής δικαιουμένης άλλως όπως προβή αυτή εις τας δεούσας ενεργείας, καταλογίζουσα την σχετικήν δαπάνην εις βάρος του παραβάτου, εισπραττομένην κατά τας διατάξεις του νόμου περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων.

5. Εις εξαιρετικώς κατεπειγούσας περιπτώσεις καθ' ας εκ των παραβάσεων των αστυνομικών διατάξεων επαπειλείται η δημοσία τάξις ή ασφάλεια των εν των λιμένων πλοίων, εγκαταστάσεων, ή κτιρίων ή η διά θαλάσσης συγκοινωνία δύναται ο προϊστάμενος της λιμενικής αρχής και άνευ των διατυπώσεων των προηγούμενων παραγράφων να προβή εις την παραχρήμα και καθ' οιονδήποτε τρόπον και υπό αποκλειστικήν ευθύνην του παραβάτου αποκατάστασιν των πραγμάτων εις την συμφώνως τη οικεία αστυνομική διατάξει τάξιν, των εν τη προηγούμενη παραγράφω οριζομένων ως προς τον καταλογισμόν και την είσπραξιν των δαπανών.

6. Επί σοβαρών περιπτώσεων ρυπάνσεως διά πετρελαίου υπό πλοίων των χωρικών υδάτων, λιμένων και ακτών, ο Υπουργός έχει δικαίωμα επιβολής προστίμου μέχρι ποσού πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) δραχμών. Κατά της αποφάσεως τούτου επιτρέπεται προσφυγή μη έχουσα ανασταλτικόν αποτέλεσμα εντός πενθημέρου προθεσμίας μόνον ενώπιον του Υπουργικού Συμβουλίου, όπερ αποφαινεται ανεκκλήτως.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την παρ.5 άρθρ.29 Ν.3153/2003 ορίζεται ότι:

"5. Σε περίπτωση υπαίτιας καταστροφής, βλάβης, απώλειας ή υπερήμερης παράδοσης των ταχυδρομικών αντικειμένων, στον πλοίαρχο ή στα άλλα μέλη του πληρώματος του πλοίου, που είναι επιφορτισμένα με την παραλαβή, παράδοση και γενικά τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων, επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 157 του Κ.Δ.Ν.Δ., χωρίς να αποκλείονται άλλες ποινικές, αστικές ή πειθαρχικές ευθύνες.

Οι κυρώσεις αυτές επιβάλλονται κυρίως αν τα πρόσωπα που είναι επιφορτισμένα με τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων αρνούνται την παραλαβή τους ή τα παρακρατούν ή τα παραδίδουν σε διαφορετικούς κατά τον προορισμό λιμένες ή σε πρόσωπα που δεν είναι ειδικά εξουσιοδοτημένα για την παραλαβή τους ή παραβαίνουν τις καθορισμένες από το άρθρο αυτό υποχρεώσεις".

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :39
 Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :4
 Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 21
 Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρον 39.

Εξουσιοδοτήσεις νηογνωμόνων και τεχνικών εταιρειών

"1. α) Η γενική ή μερική επιθεώρηση των πλοίων, η χάραξη των γραμμών φόρτωσης, η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών, η παρακολούθηση εργασιών ναυπηγήσεων ή μετασκευών, καθώς και ο έλεγχος των πλοιοκτητριών εταιριών και η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών, σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης του 1974 "Περί ασφαλείας ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση" (ΠΑΑΖΕΘ 74) δύναται να ανατεθούν σε αναγνωρισμένους από την Ελλάδα ή Κράτος - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης οργανισμούς με την υπογραφή επίσημης γραπτής συμφωνίας, το περιεχόμενο της οποίας περιλαμβάνει όσα προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία.

β) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής ναυτιλίας αναγνωρίζονται οι οργανισμοί, οι οποίοι πληρούν τα σχετικά κριτήρια που προβλέπουν οι κοινοτικές οδηγίες."

***Η παρ.1 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1 του άρθρου 7 του Ν.2575/1998 (Α 23)

2. Ο έλεγχος και η παρακολούθησις του έργου των κατά την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου οργανισμών, ενεργείται υπό της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων.

"3. α) Σε οργανισμούς της παραγράφου 1 του παρόντος, στους νόμιμους εκπροσώπους, στους εντεταλμένους υπαλλήλους, στους προστηθέντες εν γένει και αντιπροσώπους τους, ανεξαρτήτως του εάν συντρέχουν ποινικές ή άλλες κυρώσεις,

επιβάλλεται με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, το προβλεπόμενο από τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 45 πρόστιμο για πλημμελή εκτέλεση έργου, που αφορά στην επιθεώρηση και

πιστοποίηση της τεχνικής καταλληλότητας των υπό ελληνική σημαία πλοίων και των διαχειριστριών εταιρειών τους, το οποίο διενεργούν οι οργανισμοί δυνάμει των διατάξεων της εκάστοτε ισχύουσας συμφωνίας εξουσιοδότησής τους από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

β) Για την επιμέτρηση του ύψους του προστίμου λαμβάνονται υπόψη οι συνακόλουθοι κίνδυνοι που προκύπτουν από την παράβαση, η υποτροπή και ιδίως οι κίνδυνοι για τη δημόσια τάξη και ασφάλεια, την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον.

γ) Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον ο Οργανισμός, ο νόμιμος εκπρόσωπος και ο διαχειριστής, καθώς και τα αντιστοίχα πρόσωπα της νομίμου αντιπροσωπείας του οργανισμού στην Ελλάδα."

-71-

*** Η παρ.3 προστέθηκε με το άρθρο 8 Ν.3490/2006,ΦΕΚ Α 206/2.10.2006

-79-

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :45
 Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :21
 Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 15
 Προσχύσασες μορφές άρθρου :3

Κυρώσεις. Προσφυγιά.

Άρθρον 45.

"1. Με την επιφύλαξη της περπτώσεως του άρθρου 44, για κάθε παράβαση των διατάξεων του Κεφαλαίου αυτού και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση του και ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη, επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοίας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής ή του Προϊσταμένου του Κλάδου Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, πρόστιμο τριακοσίων ευρώ έως πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο εφοπλιστής και ο πλοίαρχος του πλοίου."

***Η παρ.1 όπως είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 23 του Ν.3409/2005 (ΦΕΚ Α 273/2005) αντικαταστάθηκε εκ νέου ως άνω με την παρ.1 του άρθρου 27 του Ν.4033/2011 (ΦΕΚ Α 264/22-12-2011)

2. Από της κοινοποιήσεως της επιβαλλούσης το πρόστιμον αποφάσεως δύναται να απαγορευθή ο απόπλους μέχρι καταβολής του προστίμου ή καταθέσεως ισοπόσου εγγυητικής επιστολής Τραπεζής.

3. Τα εν λόγω πρόστιμα περιέρχονται εις το Δημόσιον εισπραττόμενα κατά τας διατάξεις περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων.

4. Κατά των αποφάσεων επιβολής προστίμου εν γένει, επιτρέπεται προσφυγή εντός μηνός από της κοινοποιήσεως, ενώπιον του Υπουργού. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεσιν της αποφάσεως.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: σύμφωνα με το άρθρο 28 του Π.Δ.152/2003 (ΦΕΚ Α' 124/23.05.2003)"Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών, σε συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 1999/63/ΕΚ και 1999/95/ΕΚ", " Στους παραβάτες των απαιτήσεων του παρόντος, ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές ή / και πειθαρχικές κυρώσεις, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.Δ.187/ 1973 (Α 261) περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου".

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :87

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :16

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 29

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε΄ Σύνθεσις προσωπικού των πλοίων

Οργανική σύνθεσις Άρθρον 87.

1. Το προσωπικόν των πλοίων αποτελείται εξ ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων το τυχόν αναγκαιούν αποδεικτικόν ναυτικής ικανότητος ή και εξ επιστημόνων ή άλλων ειδικών κεκτημένων την απαιτουμένην άδειαν ασκήσεως επαγγέλματος.

2. Η οργανική σύνθεσις του προσωπικού των πλοίων καθορίζεται διά Π. Διαταγμάτων. Κατ' εξαίρεσιν αύτη καθορίζεται δι' υπουργικών αποφάσεων:

- α) επί πλοίων ενεργούντων πλόας εν τη ημεδαπή μεταξύ λιμένων ή όρμων κειμένων εντός του αυτού κόλπου ή εντός δύο συνεχομένων κόλπων ή εις παρακειμένας ακτάς,
- β) επί πλοίων αναψυχής εκτελούντων τακτικούς πλόας συνολικής διάρκειας μικροτέρας του εικοσιτετραώρου και
- γ) επί πλοίων εφωδιασμένων δι' αυτομάτων συσκευών και μηχανημάτων.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Για το δικαίωμα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων, ναυτικών, υπηκόων Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και αναγνωρίσεως θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύεται από Ελληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητος, βλέπε Π.Δ. 12/1993 (ΦΕΚ Α 5).

- 74 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :164

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας : 1

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΝ
Ειδικά ναυτιλιακά θέματαΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α΄
ΑκτοπλοίαΟριον απομακρύνσεως επιβατηγών πλοίων
Άρθρον 164.

Ελληνικά επιβατηγά πλοία, αναγνωριζόμενα κατά την διάταξιν του άρθρου 5 παράγραφος 3 του παρόντος ή αναγνωρισθέντα κατά τας προϊσχυσάσας διατάξεις ή μηδέποτε αναγνωρισθέντα αλλ' οποσδήποτε εφοδιασθέντα μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου 1969 διά πρωτοκόλλου γενικής επιθεωρήσεως ή πιστοποιητικού ασφαλείας εμπορικών πλοίων, απομακρύνονται υποχρεωτικώς εκ της εξυπηρητέσεως των κατά την έννοιαν της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του παρόντος συγκοινωνιών επί τη συμπληρώσει ηλικίας τριάκοντα πέντε (35) ετών από του έτους της κατελκύσεώς των. Ως αφητηρία υπολογισμού του ανωτέρου ορίου λαμβάνεται η 31η Δεκεμβρίου του έτους της κατελκύσεως.

"Οι διατάξεις των παραπάνω εδαφίων δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 (ΕΕΛ 144/1998) όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α' 110), υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του άρθρου 6(α) της Οδηγίας 98/18"

ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/1924 (ΕΕΛ 123/2003) ΕΚ και όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 2 παρ. 3 του π.δ.τος 66/2005 (Α' 100) καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6, 8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6, 8 και 9 του π.δ/τος 52/2005 (Α' 79)".

*** Το άνω εντός " " εδάφιο του άρθρου 164 προστέθηκε με το άρθρο 1 ΠΔ 124/2006 "Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 και την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998", ΦΕΚ Α 136/6.7.2006.

καταργείται

- 75 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :168α

Και Έξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

«Άρθρο 168 Α

Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων

1. Για τη δρομολόγηση πλοίων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις και διαδικασίες δρομολόγησης:

α) Προϋποθέσεις δρομολόγησης:

(i) Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ελληνικών ηπειρωτικών λιμένων εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά πλοία, εφόσον είναι νηολογημένα στην Ελλάδα, ή άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία του.

(ii) Το προσωπικό των παραπάνω πλοίων, που δεν έχει την ελληνική ιθαγένεια, πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

(iii) Το πλοίο και ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις των περιπτώσεων α, β, δ, ε και στ της παραγράφου 2 και των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, όπως εκάστοτε ισχύουν.

(iv) Όλα τα θέματα που αφορούν τη στελέχωση των παραπάνω πλοίων χωρητικότητας κάτω των 650 μονάδων υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1969 "Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων", την οποία κύρωσε

ο Ν. 1373/1983 (Α' 92), ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

β) Διαδικασία δρομολόγησης:

(i) Ο πλοιοκτήτης υποβάλλει δήλωση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ένα μήνα πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα της εταιρείας του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου

το ονοματεπώνυμο, την κατοικία του και την ιθαγένειά του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος αναγράφει επίσης ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητό του στην Ελλάδα και εγκαταστήσει γραφείο

σε αυτήν και αναγράφει τα στοιχεία του διορισμού. Επίσης, θα πρέπει να αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου και τα δρομολόγια που θα εκτελεί

(ii) Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να τροποποιεί τα δρομολόγια της δήλωσης αν κρίνεται αιτιολογημένα ότι παρεμποδίζεται η εξυπηρέτηση των γραμμών του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν. 2932/2001.

- 76 -

(iii) Κατά την υποβολή της δήλωσης για δρομολόγηση πλοίου κατατίθεται παράβολο υπέρ του "Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών", σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παραγράφου 1 του άρθρου πέμπτου του Ν. 2932/ 2001.

(iv) Για την διακοπή των δρομολογίων του πλοίου, το γπουργείο και οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, ενημερώνονται εγγράφως δεκαπέντε (15) τουλάχιστον ημέρες νωρίτερα.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα δρομολόγησης και ιδίως η κάλυψη έκτακτων και επείγουσών αναγκών."

*** Το άρθρο 168α προστέθηκε με το άρθρο τρίτο του ΠΔ 344/2003
"Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες

μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου",
ΦΕΚ Α 314/31.12.2003.

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΑΠΕΞΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :165

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :6

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 8

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

«Άρθρο 165

Μεταφορά επιβατών

1. (α) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών

αρχικής προέλευσης ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων με εισιτήρια συνεχείας, ανήκει στα αναγνωριζόμενα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του παρόντος και δρομολογούμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ελληνικά επιβατηγά πλοία,

(β) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν

τις προϋποθέσεις δρομολόγησης που ορίζονται στο Άρθρο 168 Α.

(γ) Τα πλοία της προηγούμενης περίπτωσης (β) μπορούν να διενεργούν μεταφορές επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των

νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις,

2. (α) Με την επιφύλαξη τήρησης της παραγράφου 1 του παρόντος, η απ' ευθείας

μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών και το αντίθετο, δύναται να διενεργείται και με υπό σημαία τρίτου κράτους επιβατηγά πλοία, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

(β) Ο όρος της αμοιβαιότητας δεν εφαρμόζεται για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το αυτό ισχύει για

υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σε αυτό το κράτος

μέλος σύμφωνα με την νομοθεσία του,

3. (α) Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών από ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε ελληνικά λιμάνια ανήκει στα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τούτο ισχύει και για τις περιπτώσεις προέκτασης της περιηγήσεως σε λιμάνια της αλλοδαπής, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικός.

(β) Το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία.

*** ΠΡΟΣΟΧΗ: Βλ. άρθρο 1 Ν.3872/2010, ΦΕΚ Α 148/3.9.2010, σύμφωνα με το οποίο: "1. Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παρ. 3 περ. β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α'), σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, εφόσον συντρέχουν αθροιστικά, οι ακόλουθες προϋποθέσεις:..."

4. Οι διατάξεις των περιπτώσεων, β της παραγράφου 1, β της παραγράφου 2 και β της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν ομοίως και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους,

5. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται κάθε φορά, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων στο παρόν άρθρο, θέματα διενέργειας μεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων στις παρακάτω περιπτώσεις:

(α) έκτακτων και επείγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν εγκαίρως και,

(β) διακίνησης προσώπων που συνδέονται με το πλοίο και το φορτίο,

6. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζονται:

(α) οι προϋποθέσεις για την παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών από επιβατηγά πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας

(β) τα της διενέργειας περιηγητικών πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων με ελληνικά και υπό κοινοτική σημαία πλοία

(γ) οι μεταφορές επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ηπειρωτικής ακτογραμμής σύμφωνα με τις διαμορφούμενες από τις τεχνολογικές εξελίξεις ανάγκες της ναυτιλίας.

7. Τα τουριστικά πλοία (θαλαμηγά και τουριστικά πλοία) διέπονται από ειδικές διατάξεις.»

*** Το άρθρο 165, όπως είχε συμπληρωθεί με τον Ν. 603/1977, ΠΔ 84/98

(εναρμόνιση με ΚΑΝΕΟΚ 4055/1986) και το ΠΔ 113/1997

(προσαρμογή με ΚΑΝΕΟΚ 3577/92) αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο πρώτο ΠΔ 344/2003 "Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών

στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου", ΦΕΚ Α 314/31.12.2003.

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΛΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΠΔ 122/1995: Περιηγητικά ταξίδια από Ελληνικά Επιβατηγά πλοία (85808)

Άρθρο :0

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 122/Α' 75/1995.
Διαδικασία εκτέλεσης περιηγητικών ταξιδιών
μεταξύ Ελληνικών λιμένων από Επιβατηγά πλοία.
Διόρθωση ησφαλμένων ΦΕΚ Α 86.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 165 παρ. 4α του Ν.Δ. 187/73, που κύρωσε τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΦΕΚ 261/Α/1973).
2. Το άρθρο 29Α του ν. 1558/85, όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/92 (Α' 154).
3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.
4. Την με αριθμ. 314/29.11.94 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού (ΣΕΝ).
5. Την με αριθμ. 122/1995/1.3.95 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας αποφασίζουμε:

Άρθρο :1

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Άρθρο 1

Έννοια του θαλάσσιου Περιηγητικού Ταξιδιού

Στην έννοια των θαλάσσιων περιηγητικών ταξιδιών περιλαμβάνονται τα κυκλικά ταξίδια που εκτελούν αναγνωρισμένα Ελληνικά Επιβατηγά Πλοία μεταξύ του αφετήριου και ενός ή περισσότερων Ελληνικών λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και την περιήγηση των μεταφερομένων επιβατών. Απαραίτητος όρος του θαλάσσιου Περιηγητικού Ταξιδιού είναι η τελική αποβίβαση των επιβατών στον αφετήριο λιμένα.

- 80 -

Άρθρο 2

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Άρθρο 2

Διακοπή Περιηγητικού Ταξιδιού - Ταξίδια με ολική ναύλωση

1. Η παραλαβή και αποβίβαση επιβατών-περιηγητών στους ενδιάμεσους λιμένες απαγορεύεται. Κατά τη διάρκεια του περιηγητικού ταξιδιού ο επιβάτης-περιηγητής υπορεούται να παρακολουθεί το πλοίο για όλο το χρονικό διάστημα διάρκειας του περιηγητικού ταξιδιού, μπορεί όμως να αποβιβάζεται από το πλοίο και να παραμένει στην ξηρά για όσο διάστημα διαρκεί η παραμονή του πλοίου σε κάθε λιμένα προσέγγισής του.

2. Σε θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο που διαρκούν πάνω από 48 ώρες, οι επιβάτες - περιηγητές μπορούν ελεύθερα να διακόψουν το ταξίδι τους σε ενδιάμεσους λιμένες, εφόσον έχουν εφοδιαστεί με εισιτήριο για όλο το περιηγητικό ταξίδι και να ξαναεπιβιβάζονται σε μετογενέστερο ταξίδι του ίδιου πλοίου ή άλλου της αυτής χρονικά διάρκειας περιήγησης της ίδιας ή άλλης εταιρείας, που συνεργάζεται αποδεδειγμένα από πριν μαζί της.

3. Ο Πλοίαρχος θεωρείται υπεύθυνος προς τις Λιμενικές Αρχές για την τήρηση των προϋποθέσεων διακοπής του θαλάσσιου Περιηγητικού ταξιδιού και υποχρεούται να καταθέσει υπεύθυνη δήλωση με τα ονοματεπώνυμα των περιηγητών - επιβατών που τυχόν διακόπτουν το ταξίδι με αναφορά στην ύπαρξη των προϋποθέσεων του παρόντος. Παρόμοια δήλωση πρέπει να υποβάλει και ο Πλοίαρχος του πλοίου που παραλαμβάνει τους περιηγητές - επιβάτες που είχαν διακόψει από πριν το ταξίδι τους.

4. Για κάθε άλλη περίπτωση που δεν συντρέχουν οι παραπάνω προϋποθέσεις, ο περιηγητής - επιβάτης δεν μπορεί να διακόψει την περιήγησή του, εκτός βέβαια από την περίπτωση ανώτερης βίας.

5. Τα Επιβατηγά δρομολογημένα πλοία μπορούν να εκτελούν ταξίδια με ολική ναύλωση για την εξυπηρέτηση οργανωμένων ομαδικών μετακινήσεων, εφόσον δεν παραβλάπεται η εκτέλεση των εγκεκριμένων δρομολογίων τους, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας για την δρομολόγησή τους Αρχής.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ.2 Ν.3872/2010, ΦΕΚ Α 148/3.9.2010, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 222 Ν.4072/2012, ΦΕΚ Α 86/11.4.2012: "2. Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (Α` 75) από τους οριζόμενους περιορισμούς στα περιηγητικά ταξίδια, καθώς και οι όροι ασφαλείας, που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (Α` 17), όπως κάθε φορά ισχύουν, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, τα οποία εκτελούν περιηγητικούς πλόες σύμφωνα με την παράγραφο 1".

Άρθρο 3

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 2

Άρθρο 3

1. Κατ' εξαίρεση και μόνο για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης, στην περίπτωση που η ανάγκη αυτή δικαιολογείται από την

έλλειψη ή την ανεπάρκεια και ιδιομορφία των υφισταμένων συγκοινωνιακών εξυηρητήσεων και συνθηκών, και με τον αποκλειστικό όρο ότι παρέχεται ένα σύνολο (πακέτο) υπηρεσιών στο οποίο περιλαμβάνονται, πέραν του ναύλου, και υπηρεσίες έξω από το πλοίο (επίσκεψη αξιοθεάτων - διασκέδαση στην ξηρά και άλλες ψυχαγωγικές υπηρεσίες) μπορεί, με έγκριση του ΥΕΝ ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων, να επιτραπεί σε ομάδες (groups) επιβατών - περιηγητών, η παραλαβή και αποβίβασή τους σε έναν ή περισσότερους λιμένες και η επιστροφή τους στον αφετήριο λιμένα κατά το αυτό ή άλλο ταξίδι και σε διαφορετική ημερομηνία.

2. Επίσης, κατ' εξαίρεση, ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων, και μετά γνώμη των Λιμενικών Αρχών των λιμένων προσέγγισης του Ε/Γ - Τ/Ρ πλοίου, μπορεί να εγκριθεί από το ΥΕΝ, η παραλαβή επιβατών - περιηγητών και από ενδιάμεσους λιμένες με την απαραίτητη προϋπόθεση αποβίβασής τους στο λιμένα επιβίβασής τους.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ.2 Ν.3872/2010, ΦΕΚ Α 148/3.9.2010, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 222 Ν.4072/2012, ΦΕΚ Α 86/11.4.2012: "2. Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (Α` 75) από τους οριζόμενους περιορισμούς στα περιηγητικά ταξίδια, καθώς και οι όροι ασφαλείας, που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (Α` 17), όπως κάθε φορά ισχύουν, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, τα οποία εκτελούν περιηγητικούς πλόες σύμφωνα με την παράγραφο 1".

Άρθρο :4

` Άρθρο 4

Κυρώσεις

Οι παραβάτες των διατάξεων του παρόντος Π.Δ. Πλοιοκτήτες-Εφοπλιστές - Πλοίαρχοι και Ναυτικοί Πράκτορες τιμωρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις που προβλέπονται από τα άρθρα 44 (Υπεράριθμοι Επιβάτες) και 180 (Ποινικές Κυρώσεις) του Κ.Δ.Ν.Δ. (Ν.Δ. 187/73) ή με τις διοικητικές Κυρώσεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένος ή και με τα δύο.

Άρθρο :5

` Άρθρο 5

Καταργούμενες διατάξεις - Έναρξη ισχύος

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Π.Δ. καταργείται το Π.Δ. 694/82.

2. Το Προεδρικό αυτό Διάταγμα ισχύει ένα μήνα μετά τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

3. Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 5 Απριλίου 1995

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 12 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

Ν 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :2

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τις ανάγκες του παρόντος, πέραν των ορισμών που αναφέρονται στις επί μέρους διατάξεις του Άρθρου 2 του Κανονισμού και των παραρτημάτων του, νοούνται ως:

1. Δ.Ν.Ο: Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.
2. Κανονισμός: Ο Κανονισμός (ΕΚ) 725/31.3.2004 που εξέδωσαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.
3. Κώδικας ISPS: Ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 με την Απόφαση 2 της Διάσκεψης των συμβαλλόμενων, στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 74), Κρατών.
4. Οδηγία: Η Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων.
5. Ενιαία Αρμόδια Αρχή: Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π.).
6. Υπουργός: Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.
7. Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Σ.Ε.Ν.Α.): Η επιτροπή που εισηγείται στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής την αναγκαιότητα αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας και τη λήψη πρόσθετων μέτρων ασφάλειας σε πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες.
8. Λιμενική Αρχή: Τα κατά τόπον αρμόδια Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία.
9. Διασύνδεση πλοίου/λιμένα: Οι αλληλεπιδράσεις που αναπτύσσονται όταν πραγματοποιούνται άμεσα ή έμμεσα σε ένα πλοίο δραστηριότητες, όπως η επιβίβαση ή αποβίβαση ατόμων, η φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.
10. Λιμενική εγκατάσταση: Ο καθοριζόμενος, σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος, χώρος, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσεως, που περιλαμβάνει αγκυροβόλια, προβλήτες και ζώνες προσέγγισης από τη θάλασσα και στον οποίο γίνεται η διασύνδεση πλοίου/λιμένα.
11. Φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης: Κάθε δημόσιος φορέας ή φορέας της Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μεικτός φορέας που έχει την ευθύνη της διοίκησης και της εκμετάλλευσης της λιμενικής εγκατάστασης.
12. Λιμένας: Η προσδιορισμένη περιοχή ξηράς 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.

13. Συντονιστικό Κέντρο: Η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ή όπως αυτή μετονομασθεί, που λειτουργεί ως σημείο επαφής για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τα κράτη που έχουν συμβληθεί στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74) και έχουν κυρώσει τις τροποποιήσεις της Διεθνούς αυτής Σύμβασης που υιοθετήθηκαν στη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης στις 12 Δεκεμβρίου 2002 και έχει ως αποστολή τη διευκρίνιση, την παρακολούθηση, τη λήψη, τη διαχείριση και την παροχή πληροφοριών για την εφαρμογή των μέτρων ενίσχυσης της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

14. Κέντρο Αναφορών Ασφάλειας πλοίων, λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων: Η Υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, που λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως και λαμβάνει τους συναγερμούς ασφάλειας από μη νόμιμες ενέργειες πλοίων (ship security alert) και όλες τις σχετικές με την ασφάλεια αναφορές προβλημάτων από πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις, λιμένες και εταιρείες.

15. Αρχή Ασφάλειας Λιμένα: Η αρμόδια Αρχή για θέματα ασφάλειας σε συγκεκριμένο λιμένα ή λιμένες, που βρίσκονται στην περιοχή ευθύνης Λιμενικής Αρχής.

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :4

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες εθνικών αρχών

1. Η Ενιαία Αρμόδια Αρχή συντονίζει, εποπτεύει και ελέγχει την τήρηση των διαδικασιών και την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας που προβλέπει ο νόμος αυτός. Ειδικότερα, η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΛΠ) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής μεριμνά για το συντονισμό των ενεργειών για την εξασφάλιση χρηματοδοτήσεων αναφορικά με την εγκατάσταση, λειτουργία, συντήρηση, βελτίωση, εκπόνηση των αναγκαίων μελετών των συστημάτων ασφάλειας από σκόπιμες παράνομες ενέργειες στους δημόσιους λιμένες της χώρας.

2. Η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα καταρτίζει και εφαρμόζει σχέδιο ασφάλειας λιμένα ή λιμένων, βάσει των πορισμάτων των αξιολογήσεων ασφάλειας τους, που εκπονούνται σύμφωνα με το άρθρο 7. Επίσης, εισηγείται τον ορισμό από τα μέλη της του Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμένα και του αναπληρωτή του.

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής συγκροτείται, κατά περιοχή ευθύνης εκάστης Λιμενικής Αρχής, ανεξαρτήτως του αριθμού των υπόχρεων λιμένων αρμοδιότητας της, μία Αρχή Ασφάλειας Λιμένα, η οποία απαρτίζεται από : α) τον Προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής, ως πρόεδρο, β) έναν εκπρόσωπο της οικείας Αστυνομικής Αρχής, γ) έναν εκπρόσωπο της οικείας Τελωνειακής Αρχής, δ) έναν εκπρόσωπο της Υπηρεσίας Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και ε) τους οριζόμενους, κατά το άρθρο 9, υπεύθυνους ασφάλειας εκάστης υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης, εντός της περιοχής ευθύνης της Λιμενικής Αρχής, ως τακτικά μέλη. Με την ίδια απόφαση ορίζονται τα αναπληρωματικά μέλη που σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας θα αναπληρώνουν τα τακτικά μέλη, καθώς και ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα, ο οποίος ορίζεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, όχι μικρότερο του έτους.

3. Με προεδρικό διάταγμα συνιστάται μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής το Κέντρο Αναφορών Ασφάλειας που προβλέπεται να λειτουργεί ως σημείο επαφής με τα πλοία σύμφωνα με τον κανόνα 7 του κεφαλαίου XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS και με τους υπεύθυνους ασφάλειας των πλοίων, των εταιρειών τους και των λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με την παράγραφο 4.16 του Β` Μέρους του Κώδικα ISPS και προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες και ο τρόπος λειτουργίας του.

4. Το Υπουργείο Εσωτερικών παρέχει στην Ενιαία Αρμόδια Αρχή οποιαδήποτε πληροφορία σχετίζεται με την ασφάλεια πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και τη συνδρομή του, όταν αυτή ζητηθεί αρμοδίως.

5. Η Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών παρέχει τη συνδρομή της στην Ενιαία Αρμόδια Αρχή με τον έλεγχο, τη διασταύρωση, την αξιολόγηση και τη διαβίβαση πληροφοριών αναφορικά με απειλές εκνόμενων ενεργειών κατά πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

6. Το Υπουργείο Εξωτερικών παρέχει τη συνδρομή του με τη συλλογή και διαβίβαση στην Ενιαία Αρμόδια Αρχή Πληροφοριών που αφορούν απειλές διάπραξης εκνόμενων ενεργειών κατά πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων στην

- 87 -

αλλοδαπή.

7. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας παρέχει τη συνδρομή του για την αντιμετώπιση απειλών εκνόμων ενεργειών σε πλοία, λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις, όταν αυτή ζητηθεί αρμοδίως.

8. Το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, δια της Γενικής Διευθύνσεως Τελωνείων και Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης, παρέχει τη συνδρομή του για τη διενέργεια των απαιτούμενων από τον Κανονισμό και την Οδηγία ελέγχων των διακινούμενων μέσω των πλοίων, των λιμένων και των λιμενικών εγκαταστάσεων φορτίων, εφοδίων και αποσκευών και τη συλλογή και διαβίβαση στην Ενιαία Αρμόδια Αρχή Πληροφοριών, που αφορούν απειλές εκνόμων ενεργειών.

9. Το Υπουργείο Εσωτερικών δια της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, παρέχει τη συνδρομή του στο έργο των Αρχών Ασφάλειας Λιμένων στην αντιμετώπιση απειλών εκνόμων ενεργειών σε πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες, όταν αυτή ζητηθεί αρμοδίως.

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :5

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 4

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις λοιπών φορέων

1. Οι φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης υπό ελληνική σημαία πλοίων και οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων της Επικράτειας ορίζουν Υπεύθυνους Ασφάλειας για την εταιρεία, το πλοίο και τη λιμενική εγκατάσταση, αντιστοίχως, εκτός αν άλλως ορίζεται σε έγγραφες συμφωνίες είτε μεταξύ του κυρίου των λιμενικών εγκαταστάσεων και του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης αυτών είτε μεταξύ του τελευταίου και τρίτου (υπομισθωτή). Μεριμνούν για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφάλειας των πλοίων τους και των λιμενικών εγκαταστάσεων τους, τη σύνταξη και εφαρμογή των απορρεόντων από την αξιολόγηση σχεδίων ασφάλειας και γενικότερα συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού. Διαθέτουν πόρους και μέσα για την υλοποίηση των μέτρων ασφάλειας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας των πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που διαχειρίζονται.
2. Οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων μπορεί να ανατεθούν σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας (Α.Ο.Α.) κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης της Ενιαίας Αρμόδιας Αρχής. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με την οποία μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο το παράρτημα IV της Οδηγίας, καθορίζονται οι απαιτήσεις, οι διαδικασίες και ο τρόπος ελέγχου, για την αναγνώριση Οργανισμών Ασφάλειας από την Ενιαία Αρμόδια Αρχή, καθώς και το πλαίσιο πρότυπης συμφωνίας μεταξύ Ενιαίας Αρμόδιας Αρχής και Α.Ο.Α. για την παροχή εξουσιοδότησης προς εκπόνηση μελετών αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.
3. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεων, για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού, λιμενικών εγκαταστάσεων 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 προσώπων, αποσκευών και φορτίων, οι έλεγχοι πρόσβασης και η επιτήρηση ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Για την άσκηση των παραπάνω δραστηριοτήτων απαιτείται η έκδοση άδειας αστυνομικής φύσεως από την οικεία Λιμενική Αρχή, οι όροι και οι προϋποθέσεις της οποίας ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού.

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :7

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

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 είτε από την Ενιαία Αρμόδια Αρχή είτε από εξουσιοδοτημένους προς τούτο Α.Ο.Α.. 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 ίδιου Κώδικα ISPS, όσον αφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στο παράρτημα Ι της Οδηγίας όσον αφορά στους λιμένες. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο το παράρτημα Ι της Οδηγίας και ρυθμίζεται το ανάλογο θέμα.
2. Οι μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας λιμένα λαμβάνουν επιπλέον υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες των διάφορων τμημάτων κάθε λιμένα, καθώς και των παρακείμενων περιοχών του, εάν οι περιοχές αυτές έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του. Επίσης λαμβάνουν υπ' όψιν τις εγκεκριμένες αξιολογήσεις ασφάλειας των επί μέρους λιμενικών εγκαταστάσεων εντός των ορίων του εν λόγω λιμένα.
3. Οι μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας πλοίων και οι αναθεωρήσεις αυτών εγκρίνονται είτε από το Συντονιστικό Κέντρο είτε από τους Α.Ο.Α., βάσει της πρότυπης συμφωνίας που συνάπτεται μεταξύ του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και των τελευταίων. 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 εισηγήσεως της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα και γνώμης της αρμόδιας Διεύθυνσης της ΓΓΛΛΠ.

- 90 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :8

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο 8

Σχέδια ασφάλειας

1. Βάσει των πορισμάτων που προκύπτουν από τις μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας του προηγούμενου άρθρου, εκπονούνται σχέδια ασφάλειας για τα οποία λαμβάνονται υπ' όψιν τουλάχιστον οι απαιτήσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 9.2 του μέρους Β' του Κώδικα ISPS σε ό,τι αφορά στα πλοία, στις παραγράφους 16.3 και 16.8 του μέρους Β' του ίδιου Κώδικα σε ό,τι αφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στο παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας σε ό,τι αφορά στους λιμένες. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο το παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας και ρυθμίζεται το ανάλογο θέμα.

2. Τα σχέδια ασφάλειας λιμένα λαμβάνουν επιπλέον υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες διαφόρων τμημάτων αυτού, ενσωματώνουν τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων εντός των ορίων του, εκπονούνται με ευθύνη της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα και μπορούν να αναπτύσσονται από Α.Ο.Α.. Για καθένα από τα επίπεδα ασφάλειας, τα σχέδια ασφάλειας λιμένα προσδιορίζουν: α) τις ακολουθητέες διαδικασίες, β) τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν και γ) τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν.

Εφόσον και καθ' ο μέρος απαιτείται, τα σχέδια ασφάλειας λιμένα περιλαμβάνουν, βάσει αξιολογήσεως επικινδυνότητας, η οποία διενεργείται με μέριμνα της Ενιαίας Αρμόδιας Αρχής, μέτρα ασφάλειας, που εφαρμόζονται στους επιβάτες και στα οχήματα που πρόκειται να επιβιβασθούν σε επιβατηγά - οχηματαγωγά (Ε/Γ- Ο/Γ) πλοία, εσωτερικών ή διεθνών γραμμών. Τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται κατά τρόπο που να μη παρακωλύεται, κατά το δυνατόν, η ροή της εργασίας.

3. Τα σχέδια ασφάλειας πλοίων και οι αναθεωρήσεις αυτών εγκρίνονται είτε από το Συντονιστικό Κέντρο είτε από Αναγνωρισμένους Οργανισμούς βάσει πρότυπης συμφωνίας που συνάπτεται μεταξύ του Υπουργού και των τελευταίων. Τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων, καθώς και οι αναθεωρήσεις τους εγκρίνονται από το Συντονιστικό Κέντρο. Για την έγκριση των σχεδίων ασφάλειας λιμένα και των αναθεωρήσεων αυτών απαιτείται η γνώμη της αρμόδιας Διεύθυνσης της ΓΓΛΠ.

4. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την αναθεώρηση των εγκεκριμένων μελετών αξιολόγησης ασφάλειας και σχεδίων ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

- 91 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

N 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :9

Άρθρο 9

Ορισμός υπεύθυνου ασφάλειας

1. Για κάθε υπόχρεο ελληνικό πλοίο ορίζονται από τον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης 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 εκμετάλλευσης αυτής και εγκρίνεται από το Συντονιστικό Κέντρο ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), ως και ο αναπληρωτής του, οι οποίοι διαθέτουν: α) πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, β) εμπειρία στον τομέα ελέγχου ασφάλειας εμπορικών λιμενικών εγκαταστάσεων ή εμπορικών πλοίων και γ) τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα ISPS προσόντα. Για κάθε υπόχρεο λιμένα, ορίζεται ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα (ΥΑΛ), σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 .

2. Οι υπεύθυνοι ασφάλειας εφαρμόζουν τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας, προγραμματίζουν τη διεξαγωγή γυμνασίων και μεριμνούν για τη συμμετοχή σε ασκήσεις των κατά τόπους αρμόδιων Αρχών. Επίσης, έχουν την ευθύνη για την αναθεώρηση των αξιολογήσεων ασφάλειας και των σχεδίων ασφάλειας, οποτεδήποτε κριθεί τούτο αναγκαίο και τουλάχιστον μία φορά ανά πενταετία.

- 92 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

Ν 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :14

Άρθρο 14**Ασκήσεις και εκπαίδευση**

1. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ρυθμίζονται, σύμφωνα με τις διατάξεις 13.5 έως 13.8 και 18.5 έως 18.6 του Μέρους Β' του Κώδικα ISPS και της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW), όπως ισχύει, θέματα που αφορούν στην περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας υπόχρεων πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και στην εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας των πληρωμάτων των πλοίων, των ΥΑΕ και των ΥΑΛΕ, καθώς και του προσωπικού ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Με την ίδια απόφαση μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο το παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας και ρυθμίζεται το ανάλογο θέμα.

2. Η εκπαίδευση των ΑΑΠ και των πληρωμάτων των πλοίων, των ΥΑΛΕ και του προσωπικού ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και των ΥΑΕ διενεργείται από δημόσιους και ιδιωτικούς εκπαιδευτικούς φορείς ναυτικής κατάρτισης και επιμόρφωσης, όπως αυτοί προβλέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

- 93 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :17

Άρθρο 17

Κυρώσεις

Οι παραβάτες του Κανονισμού, του παρόντος και των κατ' εξουσιοδότηση αυτών εκδιδόμενων προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων τιμωρούνται ως ακολούθως:

A. Διοικητικές κυρώσεις

1. α) Η Λιμενική Αρχή προβαίνει σε έλεγχο των πλοίων προς διαπίστωση της συμμόρφωσης τους με τις διατάξεις του παρόντος, του Κεφ. XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74, του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού. Αν μετά τον ανωτέρω έλεγχο διαπιστώσει μη συμμόρφωση, που να δικαιολογεί την άρνηση εισόδου ή την εκδίωξη πλοίου ή την απαγόρευση απόπλου από λιμένα της Επικράτειας, εκδίδει σχετική απόφαση, μετά από προηγούμενη σύνταξη έκθεσης βεβαίωσης παράβασης από το όργανο που τη διαπιστώνει. Στη συνέχεια δύναται να επιτρέψει την είσοδο ή τον επανακατάπλου του πλοίου, εφόσον συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις: αα) έχουν εκλείψει οι προϋποθέσεις που δικαιολογούσαν την έκδοση της ανωτέρω αποφάσεως και το πλοίο είναι σε θέση να εισέλθει σε λιμένα της Επικράτειας, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ή της λιμενικής εγκατάστασης ή την ασφάλεια των άλλων πλοίων εντός της λιμενικής εγκατάστασης, ββ) έχουν καταβληθεί όλα τα έξοδα που δημιουργήθηκαν από το διενεργηθέντα έλεγχο σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και γγ) έχει καταβληθεί το διοικητικό πρόστιμο που επιβλήθηκε δυνάμει του παρόντος, εκτός εάν έχει ανασταλεί η πληρωμή κατά νόμιμο τρόπο.

β) Με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, που ασκεί εποπτεία στη λιμενική εγκατάσταση και μετά από εισήγηση του Συντονιστικού Κέντρου και προηγούμενη έγγραφη σύσταση του προς τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης της λιμενικής εγκατάστασης για συμμόρφωση εντός εύλογης προθεσμίας, αναστέλλεται η λειτουργία αυτής για όσο διάστημα δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος, του Κανονισμού και του Κώδικα ISPS. Με όμοια απόφαση παύει να ισχύει η εν λόγω αναστολή, εφόσον διαπιστωθεί ότι: αα) οι προϋποθέσεις που δικαιολογούσαν την έκδοση της σχετικής απόφασης έχουν αποκατασταθεί και η λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να συνεχισθεί, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ή την ασφάλεια των πλοίων που βρίσκονται εντός αυτής, ββ) έχει καταβληθεί το διοικητικό πρόστιμο που επιβλήθηκε δυνάμει του παρόντος, καθώς και όλα τα έξοδα που προέκυψαν από το διενεργηθέντα έλεγχο σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος.

2.α) Η παράβαση των διατάξεων του παρόντος τιμωρείται, ανεξάρτητα από το εάν συντρέχει περίπτωση ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης δυνάμει του παρόντος ή άλλου νόμου, με διοικητικό πρόστιμο, που επιβάλλεται, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 45 του ν.δ.187/1973 (ΚΑΝΔ): αα) στην περίπτωση πλοίου στον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του ή στον ΥΑΕ ή στον ΑΑΠ και ββ) στην περίπτωση λιμενικής εγκατάστασης στον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης της ή στον ΥΑΕ. Για την καταβολή του προστίμου ευθύνονται εις ολόκληρον και όλα τα ανωτέρω πρόσωπα.

β) Η Λιμενική Αρχή κοινοποιεί την περί επιβολής προστίμου απόφαση της: αα) στην περίπτωση πλοίου, στον πλοίαρχο και δεν επιτρέπει τον απόπλου ή

απαγορεύει την είσοδο ή εκδιώκει το πλοίο από λιμάνι της Επικράτειας και ββ) στην περίπτωση λιμενικής εγκατάστασης στον νόμιμο εκπρόσωπο του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης της και επιτρέπει την επαναλειτουργία της υπό την προϋπόθεση καταβολής του επιβληθέντος προστίμου ή καταθέσεως εγγυητικής επιστολής αναγνωρισμένης τράπεζας για το ισόποσο του προστίμου.

γ) Τα πρόστιμα που επιβάλλονται κατά τις προηγούμενες παραγράφους περιέρχονται στο Δημόσιο και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

δ) Κατά των αποφάσεων με τις οποίες επιβάλλονται τα κατά τις προηγούμενες παραγράφους πρόστιμα, επιτρέπεται προσφυγή στα τακτικά διοικητικά δικαστήρια εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημέρα κοινοποίησης αυτών στον παραβάτη. Β. Ποινικές κυρώσεις

1. Πλοίαρχος ημεδαπού ή υπό ξένη σημαία πλοίου, ο οποίος δεν συμμορφώνεται με την απόφαση την προβλεπόμενη από τη διάταξη της παραγράφου Α.1(α) τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο εν γνώσει του συμπράττει ή συντελεί στην τέλεση του εν λόγω αδικήματος.

2. Ο νόμιμος εκπρόσωπος του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικής εγκατάστασης, ο οποίος επιχειρεί τη λειτουργία της, κατά παράβαση της εκδοθείσας, σύμφωνα με την παράγραφο Α.1(β), αποφάσεως περί αναστολής αυτής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο εν γνώσει του συμπράττει στην τέλεση του εν λόγω αδικήματος.

-95-

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

Ν 3622/2007: Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις. (438685)

Άρθρο :18

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο 18

Μεταβατικές διατάξεις

1. Μέχρι τη συγκρότηση και έναρξη λειτουργίας της Σ.Ε.Ν.Α., αρμόδια υπηρεσία για την εισήγηση αλλαγής των επιπέδων ασφάλειας ορίζεται το Συντονιστικό Κέντρο, συνεπικουρούμενο κατά περίπτωση και από άλλες υπηρεσίες της Ενιαίας Αρμόδιας Αρχής.
2. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Κέντρου Αναφορών Ασφάλειας οι αρμοδιότητες του, κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες, ασκούνται από το Συντονιστικό Κέντρο, και τον υπόλοιπο χρόνο από το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΥΕΝΑΝΠ /ΕΚΣΕΔ).

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 14 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 97 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΠΔ 345/2000: Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων. (295976)

Άρθρο :2

**Άρθρο 2
Συγκρότηση ΤΚΕΠ**

1.α. Σε κάθε Κεντρικό Λιμεναρχείο, Λιμεναρχείο και Υπολιμεναρχείο, συγκροτείται ΤΚΕΠ.

β. Ειδικά στα Κεντρικά Λιμεναρχεία Πειραιά και Θεσσαλονίκης μπορούν να συγκροτούνται περισσότερα από ένα ΤΚΕΠ, σύμφωνα με την οργάνωσή τους σε Λιμενικά Τμήματα και τον αριθμό πλοίων που ναυλοχούν σ' αυτά.

2. Η συγκρότηση του ΤΚΕΠ γίνεται με απόφαση του Προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής, η οποία υποβάλλεται για έγκριση στον ΚΕΕΠ. Στην παραπάνω απόφαση περιλαμβάνονται τα ονοματεπώνυμα των μελών του ΤΚΕΠ, η ειδικότητά τους, τα είδη των επιθεωρήσεων που αυτά επιτρέπεται να εκτελούν, η διεύθυνση μόνιμης κατοικίας τους, και ο αριθμός του τηλεφώνου τους. Επίσης αναφέρεται η διεύθυνση των γραφείων της έδρας των ΤΚΕΠ και η θέση των αρχείων των ατομικών φακέλων μικρών πλοίων που τηρούνται από το ΤΚΕΠ.

3. Η πρώτη απόφαση για την συγκρότηση ΤΚΕΠ μετά την δημοσίευση του παρόντος μπορεί να περιλαμβάνει και τα ήδη ενεργά μέλη των ΤΚΕΠ, που κατατάσσονται στα ΤΚΕΠ κατ' ανάλογη εφαρμογή της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

4. Η απόφαση συγκρότησης του ΤΚΕΠ μπορεί να τροποποιείται με απόφαση του προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής με προσθήκη ή διαγραφή μελών οποτεδήποτε συντρέχει συγκεκριμένος λόγος. Η απόφαση τροποποίησης εγκρίνεται ως ορίζει η παράγραφος 2 του παρόντος άρθρου.

5. Εντός του Ιανουαρίου κάθε δεύτερου έτους από την ημερομηνία πρώτης συγκρότησης, εκδίδεται απόφαση ανασυγκρότησης η οποία περιλαμβάνει όλες τις μέχρι εκείνη την στιγμή τροποποιήσεις, με την ίδια διαδικασία της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

6. Για την επιλογή των μελών του ΤΚΕΠ λαμβάνονται υπόψη τα τυπικά τους προσόντα, καθώς και η δυνατότητά τους να εξυπηρετήσουν άμεσα τις τακτικές και έκτακτες ανάγκες ελέγχου των πλοίων.

7. Στις έδρες των Λιμενικών Σταθμών μπορούν να συγκροτούνται ΤΚΕΠ ύστερα από έγκριση του ΚΕΕΠ, εφόσον αυτό δικαιολογείται από τον αριθμό των πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της αρμοδιότητάς τους καθώς και από την απόσταση των Λιμενικών Σταθμών από την έδρα της Προϊσταμένης τους Λιμενικής Αρχής.

8. Στον κατάλογο μελών ΤΚΕΠ μπορούν να συμμετέχουν περισσότερα από ένα μέλη της αυτής ειδικότητας και κατηγορίας, ώστε να εξασφαλίζεται μεγαλύτερος βαθμός ετοιμότητας σε έκτακτες περιπτώσεις ελέγχων πλοίων και μεγαλύτερη ευχέρεια στον Προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής στην σύνταξη του ημερήσιου προγράμματος επιθεωρήσεων.

- 98 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΠΔ 345/2000: Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων. (295976)

Άρθρο :3

Πρωισχύσασες μορφές άρθρου :1

**Άρθρο 3
Σύνθεση ΤΚΕΠ**

1. Το ΤΚΕΠ αποτελείται από:

1.1 Το Λιμενάρχη ή Αξιωματικό της Λιμενικής Αρχής που ορίζεται σαν αντικαταστάτης του Λιμενάρχη για το θέμα αυτό,

1.2. Τα κατά είδος επιθεώρησης πλοίου απαιτούμενα μέλη με τα παρακάτω ελάχιστα περιγραφόμενα προσόντα.

"1.2.1". Για περιοδικές επιθεωρήσεις ή αποκαταστάσεις παρατηρήσεων ναυπηγικού τομέα (Ν/Γ) και αρχικές ή περιοδικές επιθεωρήσεις για γραμμή φόρτωσης:

*** Η αρίθμηση 1.2.1. συμπληρώθηκε με το άρθρο 1 ΠΔ 317/2001, ΦΕΚ Α 212/25.9.2001.

α. σε πλοία ολικού μήκους μέχρι 33 μέτρα τεχνολόγος Ναυπηγός.

β. σε πλοία Φ/Γ μέχρι 500 κοχ και Ε/Γ μέχρι 100 κοχ διπλωματούχος Ναυπηγός μέλος του ΤΕΕ.

1.2.2 Για περιοδικές επιθεωρήσεις ή αποκαταστάσεις παρατηρήσεων μηχανοηλεκτρολογικού (Μ/Κ) τομέα:

α. σε Φ/Γ πλοία μέχρι 50 κοχ ή σε πλοία αναψυχής (μη επαγγελματικά) του ΠΔ 917/79. Μηχανοδηγός Α' τάξης Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.)

β. σε Φ/Γ πλοία μέχρι 100 κοχ ή σε επαγγελματικά πλοία υπαγόμενα στα ΠΔ 917/79 ή πλοία υπαγόμενα στο ΠΔ 270/88 τεχνολόγος Μηχανολόγος Μηχανικός από ΤΕΛ, Μηχανικός Γ' τάξης Ε.Ν.

γ. σε Φ/Γ πλοία μέχρι 300 κοχ ή σε Ε/Γ πλοία μέχρι 75 κοχ

Τεχνολόγος Μηχανολόγος ή Τεχνολόγος Ηλεκτρολόγος ή Μηχανικός Β' τάξης Ε.Ν.

δ. σε Φ/Γ πλοία μέχρι 500 κοχ ή σε Ε/Γ πλοία μέχρι 100 κοχ,

Μηχανολόγος Μηχανικός ή Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ή Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός μέλος του ΤΕΕ ή Αξιωματικός (Μ) του ΠΝ ή Μηχανικός Α' τάξης Ε.Ν.

1.2.3 Για περιοδικές επιθεωρήσεις ή αποκαταστάσεις παρατηρήσεων ναυτιλιακού τομέα (ΝΤΛ), πυρασφάλειας (ΠΥΡ) και ενδιαίτησης (Ε/Υ):

α. σε Φ/Γ πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 50 κόρους

ή

- 99 -

σε πλοία αναψυχής (μη επαγγελματικά) του ΠΔ 917/79, Κυβερνήτης Α. τάξης Ε.Ν., ή μέλος με τα προσόντα των παραγράφων 1.2.1 ή 1.2.2

β. σε Φ/Γ πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 100 κόρους

ή

σε πλοία υπαγόμενα στα ΠΔ 917/79 ή ΠΔ 270/88, Πλοίαρχος Γ. τάξης ΕΝ, ή μέλος με τα προσόντα των παραγράφων 1.2.1 ή 1.2.2 β ή 1.2.2 γ ή 1.2.2 δ

γ. σε Φ/Γ πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 300 κόρους

ή

σε Ε/Γ πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 75 κόρους, Πλοίαρχος Β. τάξης ΕΝ, ή μέλος με τα προσόντα των παραγράφων 1.2.1 β ή 1.2.2 γ ή 1.2.2 δ

δ. σε Φ/Γ πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρους

ή

σε Ε/Γ πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 100 κόρους, επιθεωρητής ΜΟΥ ή Πλοίαρχος Α. τάξης ΕΝ, ή μέλος με τα προσόντα των παραγράφων 1.2.1.β ή 1.2.2 γ ή 1.2.2 δ.

1.2.4 Για περιοδικές επιθεωρήσεις ή αποκαταστάσεις παρατηρήσεων τηλεπικοινωνιακού τομέα (Τ/Κ).

α. σε πλοία χωρίς GMDSS, Πλοίαρχος Γ. τάξης Ε.Ν., ή Ραδιοτηλεγραφητής Αξιωματικός ΠΝ ή ΕΝ

β. σε Φ/Γ πλοία με GMDSS περιοχής Α1 και μέχρι 300 κόρους ή

σε Ε/Γ πλοία με GMDSS περιοχής Α1 και μέχρι 75 κόρους

κάτοχος πτυχίου Γενικού Χειριστού GMDSS (G.O.) ή τεχνολόγος Ηλεκτρονικός

γ. σε πλοία με GMDSS περιοχής Α1 και Α2 και μέχρι 300 κοχ προκειμένου για διεθνείς πλόες ή μέχρι 500 κοχ για πλόες εσωτερικού, ή

σε Ε/Γ πλοία με GMDSS περιοχών Α1 και Α2 και μέχρι 100 κοχ,

διπλωματούχος Ηλεκτρολόγος - Ηλεκτρονικός Μηχανικός ή Μηχανικός Η/Υ μέλος του ΤΕΕ ή Ραδιοηλεκτρονικός Α. β. τάξης ΕΝ ή Ραδιοτηλεγραφητής Α ή Β τάξης ΕΝ κάτοχος πτυχίου Γενικού Χειριστού GMDSS (G.O.)

Εδώ κλείνει και αναγράφονται τα κριτήρια

1.2.5 Για περιοδικές επιθεωρήσεις ή ειδικούς ελέγχους στα πλαίσια εφαρμογής του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης εταιρειών και πλοίων, επιθεωρητής ISM μετά από σύμφωνη γνώμη και οδηγίες του ΚΕΕΠ, σε κάθε διενεργούμενο έλεγχο.

1.2.6. Για την εκτέλεση ουσιαστικού πειράματος ευσταθείας.

α. Σε πλοία μέχρι 33 μέτρα και εφόσον πρόκειται να μεταφέρουν μέχρι 25 επιβάτες Τεχνολόγος Ναυπηγός.

β. Για πλοία μέχρι των ορίων του παραρτήματος Ι του ΠΔ 918/79 (ΦΕΚ Α 257/79) διπλωματούχος Ναυπηγός.

1.2.7. Για περιοδική επιθεώρηση τομέα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος (MARPOL)

α. Σε πλοία μέχρι 100 κοχ, επιθεωρητής ΜΟΥ ή τεχνολόγος μηχανολόγος ή

- 100

χημικός.

β. Σε πλοία μέχρι 500 κοχ, επιθεωρητής ΜΟΥ ή Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός, ή Μηχανολόγος Μηχανικός, ή Ηλεκτρολόγος Μηχανικός, ή Χημικός Μηχανικός μέλη ΤΕΕ.

1.2.8. Για περιοδική επιθεώρηση ανυψωτικών μέσων των πλοίων:

α. Σε πλοία μέχρι 150 κοχ μέλος με τα προσόντα της παραγράφου 1.2.1.β ή 1.2.2.γ

β. Σε πλοία μέχρι 500 κοχ μέλος με τα προσόντα της παραγράφου 1.2.1.β ή 1.2.2.δ

"1.2.9 Για αρχικές επιθεωρήσεις μη επιβατηγών πλοίων μέχρις 100 κ.ο.χ. και επιβατηγών πλοίων ολικού μήκους μέχρις εικοσιτεσσάρων μέτρων (24μ.), μη υπαγομένων στην SOLAS και στην Οδηγία 98/18/ΕΚ, μέλη κατά τομέα Ν/Γ, Μ/Κ, ΝΤΛ, ΠΥΡ, Ε/Υ, MARPOL και Τ/Κ, ως οι παράγραφοι 1.2.1 β, 1.2.2 δ, 1.2.3 δ, 1.2.7 β και 1.2.4γ".

*** Η παρ. 1.2.9 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 1 ΠΔ 317/2001, ΦΕΚ Α 212/25.9.2001.

1.2.10 Αντί της συμμετοχής επιθεωρητού ΚΕΕΠ στο κλιμάκιο επιθεώρησης κέντρων υποβρύχιας δραστηριότητας του εκάστοτε ισχύοντος Κανονισμού Λιμένα ορίζεται μέλος με τα προσόντα της παραγράφου 1.2.2 (δ) του παρόντος διατάγματος.

1.2.11 Σε περίπτωση που ένα ΤΚΕΠ δεν διαθέτει μέλος κατάλληλης ειδικότητας ή αναλόγων προσόντων ή τα διαθέσιμα μέλη κωλύονται ή δεν είναι δυνατή η ανεύρεσή τους, για τη διενέργεια συγκεκριμένης επιθεώρησης, μπορεί να χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτό μέλος ΤΚΕΠ όμορης Λιμενικής Αρχής κατάλληλης ειδικότητας και ανάλογων προσόντων. Σε περίπτωση που και αυτή η λύση δεν είναι εφικτή, ζητείται η μετάβαση επιθεωρητή ΚΕΕΠ. Το μέλος ΤΚΕΠ της όμορης Λιμενικής Αρχής ή ο επιθεωρητής ΚΕΕΠ, δικαιούται αποζημίωση και οδοιπορικά έξοδα για την εκτός έδρας μετακίνησή του.

1.3 Η παχυμέτρηση ελασμάτων σε πλοία μεταλλικής γάστρας, όταν απαιτείται, διενεργείται παρουσία μέλους του ΤΚΕΠ που διενεργεί την επιθεώρηση του ναυπηγικού τομέα. Η εργασία γίνεται με έξοδα του πλοιοκτήτη από πρόσωπο που περιλαμβάνεται στα καταχωρηθέντα στον πίνακα των εξειδικευμένων παχυμετρητών πρόσωπα που τηρεί ο ΚΕΕΠ. Ο πίνακας αυτός κοινοποιείται στις Λιμενικές Αρχές όπου εδρεύουν ΤΚΕΠ ανά έτος. Η έκταση των ελεγχόμενων περιοχών του πλοίου καθορίζεται από τον επιθεωρητή μέλος του ΤΚΕΠ και οι μετρήσεις λαμβάνονται υπό την καθοδήγησή του. Το μέλος του ΤΚΕΠ που διενεργεί την επιθεώρηση παρίσταται κατά την λήψη αντιπροσωπευτικού δείγματος μετρήσεων και καταγράφει τις μετρήσεις στην οικεία έκθεσή του.

- 101 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΠΑ 38/2011: Κανονισμός ειδικευμένων-εκπαιδ/νων χειρισμού σωστικών μέσων πλοίων (540611)

Άρθρο :4

Άρθρο 4

Κατανομή ειδικευμένων - εκπαιδευμένων ατόμων

1. Ο ελάχιστος αριθμός ειδικευμένων ατόμων που απαιτείται για το χειρισμό και τη στελέχωση των σωστικών μέσων για τα πλοία στα οποία έχει εφαρμογή ο παρών Κανονισμός, καθορίζεται ως ακολούθως:

α) Για κάθε σωσίβια λέμβο ανοικτού ή ημίκλειστου ή κλειστού τύπου, τρία (3) άτομα.

β) Για ναυτικού τύπου συστήματα εγκατάλειψης και των συνδεδόμενων με αυτά πνευστών σωσιβίων σχεδίων:

i) τέσσερα (4) άτομα για συστήματα μονής καθόδου,

ii) τέσσερα (4) άτομα για συστήματα διπλής καθόδου από τα οποία δύναται να διαφύγουν μέχρι και τριακόσια (300) άτομα,

iii) έξι (6) άτομα για συστήματα διπλής καθόδου από τα οποία δύναται να διαφύγουν περισσότερα των τριακοσίων (300) ατόμων,

γ) Για πνευστές σωσίβιες σχεδίες ρίψης, οι οποίες δεν συνδέονται με MES, απαιτείται η ύπαρξη:

i) ενός (1) ατόμου ανά τρεις (3) πνευστές σωσίβιες σχεδίες για τα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις του π.δ.103/1999 (Α' 110), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει και εκτελούν πλοές κατηγοριών Β, Γ ή Δ, * Εω

ii) ενός (1) ατόμου ανά πνευστή σωσίβια σχεδία, σε περιπτώσεις πλοίων που υπάγονται στις διατάξεις της ΔΣ SOLAS ή της κατηγορίας Α' του π.δ.103/1999 (Α' 110), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

iii) για την επάρκεια και κατανομή των ειδικευμένων ατόμων στα πλοία στα οποία εκδίδονται πιστοποιητικά σύμφωνα με την υ.α. 4113.150/2001/22-10-01 (Β' 1445), όπως ισχύει κάθε φορά, απαιτείται ένα (1) άτομο σε κάθε σημείο επιβίβασης στα σωστικά μέσα, ήτοι τέσσερα (4) άτομα τουλάχιστον συνολικά επί του πλοίου, που χειρίζονται τις τοποθετημένες πνευστές σωσίβιες σχεδίες και σε κάθε περίπτωση ένα (1) άτομο ανά τρεις (3) πνευστές σωσίβιες σχεδίες, όποιο απ' τα δύο είναι μεγαλύτερο.

δ) Για πνευστές σωσίβιες σχεδίες ρίψεως μη δυνάμενες να μεταφερθούν από πλευρά σε πλευρά του πλοίου επί του ίδιου ελευθέρου χώρου καταστρώματος, συνολικού βάρους άνω των 185 kgr, απαιτείται η ύπαρξη ενός (1) ειδικευμένου ατόμου για κάθε ομάδα τέτοιων σχεδίων, οι οποίες εξυπηρετούν συνολικά μέχρι 150 άτομα.

ε) Για τις πνευστές σωσίβιες σχεδίες καθαίρεσης απαιτείται η ύπαρξη:

i) ενός (1) ατόμου για κάθε πνευστή σωσίβια σχεδία και

ii) ενός (1) ατόμου για κάθε πνευστή σωσίβια σχεδία για το χειρισμό του μέσου καθαίρεσης της μόνο όταν δεν φέρεται ανεξάρτητο σύστημα καθαίρεσης από

το εσωτερικό αυτής.

στ) Για λέμβους διάσωσης (Rescue Boat) απαιτούνται δύο (2) άτομα.

ζ) Για ταχύπλοες λέμβους διάσωσης (Fast Rescue Boat) που φέρονται στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, απαιτούνται τρία (3) άτομα.

2. Ο ελάχιστος αριθμός εκπαιδευμένων ατόμων που απαιτείται για το χειρισμό των πλευστικών συσκευών για τα πλοία στα οποία έχει εφαρμογή ο παρών Κανονισμός, είναι δύο (2). Για τα επιβατηγά πλοία, τα οποία εκτελούν τοπικούς πλόες ή πλόες εντός και πέριξ λιμένος και φέρουν ως σωστικά μέσα μόνο πλευστικές συσκευές, ο αριθμός των οποίων δεν υπερβαίνει τις τρεις (3), απαιτείται ένα (1) τουλάχιστον άτομο για το χειρισμό αυτών.

3. Σε πλοία που υπάγονται στις διατάξεις του π.δ. 103/99 (Α` 110) και εκτελούν πλόες κατηγοριών Β, Γ ή Δ καθώς και σε ταχύπλοα σκάφη που υπάγονται στις διατάξεις της υ.α. αριθ.1218.112/1/98 (Β` 726) ή της υ.α. αριθ.4113.179/01/2004 (Β` 341) ως ισχύουν κάθε φορά, τα ειδικευμένα άτομα που έχουν οριστεί για το χειρισμό των ολισθητήρων (MES), στελεχώνουν και τις συνδεόμενες με τα συστήματα αυτά πνευστές σωσίβιες σχεδίες, τηρούμενης της αναλογίας της παρ. 1 (γ) (i) του παρόντος άρθρου.

4. Σε πλοία που υπάγονται στις διατάξεις της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ (SOLAS) ή της Κατηγορίας Α` του π.δ.103/1999 (Α` 110) όπως ισχύει κάθε φορά και φέρουν ολισθητήρες (MES), επιπρόσθετα των διατάξεων της ανωτέρω παραγράφου 1 (β), απαιτείται η ύπαρξη αριθμού ειδικευμένων ατόμων σε αναλογία ένα (1) ειδικευμένο άτομο ανά πνευστή σωσίβια σχέδια συνδεόμενη με τον ολι-σθητήρα (MES).

5. Στα ταχύπλοα σκάφη που υπάγονται στις διατάξεις της υ.α. αριθ.1218.112/1/98 (Β` 726) ή της υ.α. αριθ.4113.179/01/2004 (Β` 341), όπως ισχύουν κάθε φορά και φέρουν αντί ολισθητήρων (MES) άλλα μέσα με τα οποία επιτυγχάνεται ισοδύναμο αποτέλεσμα (όπως μικρό ολισθητήρα ή θέσεις επιβίβασης στα σωστικά μέσα, το ύψος των οποίων από την ίσαλο γραμμή του πλοίου δεν υπερβαίνει το 1,5 μέτρο), απαιτείται η ύπαρξη δύο (2) ειδικευμένων ατόμων σε κάθε θέση επιβίβασης, τηρούμενης της αναλογίας της παρ. 1 (γ) (i) του παρόντος άρθρου.

6. Στα ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα επαγγελματικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους μέχρι είκοσι (20) μέτρα, που υπάγονται στις διατάξεις του ν. 2743/1999 (Α` 211) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει και έχουν μεταφορική ικανότητα μέχρι 49 επιβάτες, ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός εκπαιδευμένων ή ειδικευμένων ατόμων ανά σωστικό μέσο καθορίζεται ως ακολούθως:

α) Για πνευστές σωσίβιες σχεδίες ριπτόμενου τύπου, τουλάχιστον ένα (1) ειδικευμένο άτομο ανά τρεις (3) σχεδίες.

β) Για πλευστικές συσκευές, τουλάχιστον δύο (2) εκπαιδευμένα άτομα, με την επιφύλαξη της παρ. 2 του παρόντος άρθρου.

7. Στα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις του π.δ.103/1999 (Α` 110), εκτελούν πλόες κατηγοριών Β`, Γ`, Δ` και απαλλάσσονται από την υποχρέωση του εφοδιασμού τους με λέμβους διάσωσης (Rescue Boat ή Fast Rescue Boat), απαιτείται η ύπαρξη δύο (2) ειδικευμένων ατόμων για τη χρήση της κοινής λέμβου ανάγκης.

8. Στα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις του π.δ. 917/1979 (Α` 257) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, απαιτείται ένα (1) ειδικευμένο ή εκπαιδευμένο άτομο, εφόσον φέρουν ως σωστικά μέσα πνευστές σωσίβιες σχεδίες ή/και πλευστικές συσκευές αντίστοιχα.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 15 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 104 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

Ν 3482/2006: Πρωτόκολλο Δ.Σ.Διεθν.Κεφαλαίου αποζ/σης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο κλπ διατάξεις (396113)

Άρθρο :δεύτερο

Άρθρο δεύτερο

Συνεισφορές

1. Κάθε "πρόσωπο" σύμφωνα με τον ορισμό του Πρωτοκόλλου το οποίο παραλαμβάνει μέσα στην Επικράτεια "πετρέλαιο", μεταφερόμενο με πλοία σε συνολική ποσότητα μεγαλύτερη από 150.000 μετρικούς τόννους το χρόνο σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 1(α) και (β) του Πρωτοκόλλου, οφείλει να καταβάλει, σε καθορισμένη προθεσμία, στον ειδικό λογαριασμό που για το σκοπό αυτόν θα συσταθεί στην Τράπεζα της Ελλάδος, συνεισφορά στο "Συμπληρωματικό Κεφάλαιο" που καθορίζεται από τη Συνέλευση του, σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 του Πρωτοκόλλου.

2. Την ίδια συνεισφορά καταβάλλουν και τα "συνεργαζόμενα πρόσωπα", κατά την έννοια του Πρωτοκόλλου, για το πετρέλαιο που εισάγεται αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 10 του Πρωτοκόλλου.

3. Τα ποσά των συνεισφορών κατατίθενται στον ειδικό λογαριασμό "Συμπληρωματικό Κεφάλαιο για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο" που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος και στη συνέχεια εμβάζονται στον Διευθυντή του "Συμπληρωματικού Κεφαλαίου" με τη διαδικασία που καθορίζει κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας.

- 105 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

N 1638/1986: +ΔΣ περί Κεφαλαίου αποζημιώσεων ρύπανσης από πετρελαιοειδή (46598)

Άρθρο :ΤΡΙΤΟ

Άρθρο τρίτο
Συνεισφορές

1. Κάθε "πρόσωπο" σύμφωνα με τον ορισμό της σύμβασης το οποίο παραλαμβάνει μέσα στην Επικράτεια "πετρελαιοειδή" μεταφερόμενα με πλοία σε ποσότητα μεγαλύτερη από 150.000 μετρικούς τόννους το χρόνο, οφείλει να καταβάλει σε καθορισμένη προθεσμία στον ειδικό λογαριασμό που για το σκοπό αυτό θα συσταθεί στην Τράπεζα της Ελλάδος συνεισφορά στο "Κεφάλαιο" που καθορίζεται από τη συνέλευσή του, σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 12 της σύμβασης.
2. Την ίδια συνεισφορά καταβάλλουν και τα "συνεργαζόμενα πρόσωπα", κατά την έννοια της σύμβασης για τα πετρελαιοειδή που εισάγονται, αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 10 της σύμβασης.
3. Η δαπάνη συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου στις συνεισφορές του "Κεφαλαίου" για εισαγωγές αργού πετρελαίου ή προϊόντων του, που γίνονται για λογαριασμό του, βαρύνει τον προϋπολογισμό του Υπουργείου ή το φορέα που πραγματοποιεί τις εισαγωγές αυτές.
4. Τα ποσά των συνεισφορών κατατίθενται στον ειδικό λογαριασμό "κεφάλαιο για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή", που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος και στη συνέχεια εμβάζονται στο Διευθυντή του "Κεφαλαίου" με τη διαδικασία που καθορίζει κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορικής Ναυτιλίας.

- 106 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΥΑ 747//1987 (ΥΑ 747/Φ{ 183507/87 ΦΕΚ Β 226 1987): Διεθνές Κεφάλαιο αποζημιώσεως ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή (56603)

Άρθρο :0

Αριθ. 747/Φ.183507/87, ΦΕΚ Β` 226/4.5.87.
Διαδικασία καταβολής συνεισφορών στο Διεθνές
Κεφάλαιο αποζημιώσεως ζημιών ρύπανσης από
πετρελαιοειδή (ν.1638/86).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ,
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εχοντας υπόψη:

1. Τα άρθρα. 1, 10, 11, 12, 13, 15, τρίτο και τέταρτο του ν.1638/86 (ΦΕΚ 108Α/18.7.86) Κύρωση της διεθνούς σύμβασης που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες το 1971 ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή.
2. Τη με αριθ. 2389/13.2.87 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Οικονομικών Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Οικονομικών (ΦΕΚ 81/Β/87), αποφασίζουμε:

Άρθρο :ΜΟΝΟΝ

Άρθρο μονο.

1. Πρόσωπο το οποίο μέσα σ` ένα ημερολογιακό έτος παρέλαβε πετρέλαιο για το οποίο απαιτείται συνεισφορά σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 3 της διεθνούς σύμβασης 1971 "Ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή" (Fund 1971), οφείλει όχι αργότερα από την 1η Μαρτίου του επόμενου ημερολογιακού έτους ν` αναφέρει στο Υπουργείο Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας (ΥΠ.ΒΙ.Ε. και Τ), Δ/ση Οικονομικών θεμάτων Πετρελαιοειδών την ποσότητα του πετρελαίου που κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος αυτό παρέλαβε.
2. Η Δ/ση Οικονομικών θεμάτων Πετρελαιοειδών του ΥΠ.ΒΙ.Ε. και Τ, σύμφωνα με το άρθρο 15 της σύμβασης και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία της παραπάνω παρ. 1 που της υποβλήθηκαν, καταρτίζει σχετικό πίνακα. Στον ετήσιο αυτό πίνακα καταχωρούνται τα πλήρη στοιχεία των παραληπτών πετρελαίου για το οποίο απαιτείται συνεισφορά καθώς επίσης και οι ποσότητες σε τόννους του πετρελαίου που παραλήφθηκαν. Ο πιο πάνω πλήρης πίνακας διαβιβάζεται από τη Δ/ση Οικονομικών θεμάτων Πετρελαιοειδών του ΥΠ.ΒΙ.Ε και Τ το ταχύτερο δυνατόν και όχι αργότερα από την 31η Μαρτίου κάθε χρόνου στον Διευθυντή του Κεφαλαίου στη διεύθυνση "INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND, 4, ALBERT EMBANKMENT, LONDON SE17SR, ENGLAND, TELEX: 23588.
3. Αναφορικά με τον προσδιορισμό του ύψους των αρχικών συνεισφορών των υπόχρεων προσώπων, σύμφωνα με το άρθρο 11 της σύμβασης, η Δ/ση Οικονομικών θεμάτων Πετρελαιοειδών του ΥΠ.ΒΙ.Ε και Τ. θα καταρτίσει και θα διαβιβάσει στον Δ/ντή του Κεφαλαίου, σύμφωνα με σχετικές εγκυκλίους αυτού, μέχρι την 31η Μαρτίου 1987 πίνακα ο οποίος θα περιέχει τα πλήρη

-107-

στοιχεία των παραληπτών και τις ποσότητες σε τόννους του πετρελαίου που υπόκειται σε συνεισφορά και το οποίο παραλήφθηκε από αυτούς κατά το έτος 1986.

4. Οι αρχικές και οι ετήσιες συνεισφορές, σύμφωνα με τα άρθρα 10, 11 και 12 της σύμβασης καθορίζονται από τη συνέλευση του κεφαλαίου και στη συνέχεια ο Δ/ντής του Κεφαλαίου ενημερώνει, με βάσει τα στοιχεία των πινάκων των παρ. 2 και 3 της παρούσας απόφασης, τα υπόχρεα για συνεισφορά πρόσωπα σχετικά με το ύψος της συνεισφοράς τους και του χρόνου καταβολής της.

5. Οι συνεισφορές των υπόχρεων προσώπων κατατίθενται στο λογαριασμό 612034 Κεφάλαιο για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή, που τηρείται στο υποκατάστημα Πειραιά της Τράπεζας της Ελλάδος. Οι πιο πάνω συνεισφορές κατατίθενται σε δρχ. ή σε προϊόν δραχμοποίησης συναλλάγματος.

6. Το υπόχρεο πρόσωπο μετά την καταβολή της συνεισφοράς του στην Τράπεζα της Ελλάδος ενημερώνει αυθημερόν με TELEX το Υπουργείο Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας Δ/νση Οικονομικών θεμάτων Πετρελαιοειδών Τμήμα Β και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Δ/νση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ΥΕΝ/ΔΠΘΠ TLX 212239 ΥΕΝ GR. Με αίτηση του τελευταίου προ την Τράπεζα της Ελλάδος, τα ποσά των συνεισφορών εμβάζονται χωρίς καθυστέρηση σε λίρες Αγγλίας σε μία από τις πιο κάτω Τράπεζες του Λονδίνου, με τις οποίες συνεργάζεται το Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή".

BARCLAYS BANK plc
12 MILLBANK
LONDON
SWIP 3JH
A/C No 80499668 ή
MITSUBISHI BANK Ltd
1 KING STREET
LONDON
EC2V 8LQ
A/C No 501600119

Οι τυχόν Τραπεζικές επιβαρύνσεις ή άλλου είδους επιβαρύνσεις από συναλλαγματικές διακυμάνσεις, που συνεπάγεται η όλη διαδικασία πληρωμής των συνεισφορών, βαρύνουν τα υπόχρεα για συνεισφορά πρόσωπα.

7. Σε περίπτωση μη έγκαιρης καταβολής της συνεισφοράς από μέρους υποχρέου για το σκοπό αυτό προσώπου και μετά σχετική ενημέρωση της Δ/νσης Οικονομικών Θεμάτων Πετρελαιοειδών του ΥΠ.ΒΙ.Ε. και Τ. από τον Δ/ντή του Κεφαλαίου, η πρώτη διαβιβάζει στο ΥΕΝ/ΔΠΘΠ 1ο τα πλήρη στοιχεία του οφειλέτη για την ενημέρωση και επιβολή από την κατά τόπο αρμόδια Λιμ. Αρχή των προβλεπόμενων κυρώσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου πέμπτου του ν.1638/86.

8. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην εφημερίδα της Κυβέρνησης και να κοινοποιηθεί κανονικά για εκτέλεση.

Αθήνα, 29 Απριλίου 1987

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΕΠΟΝΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΣΠΥΡΟΣ ΚΑΛΟΥΔΗΣ

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 16 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 109 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

N 3393/2005: Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης (375505)

Άρθρο :τρίτο

Άρθρο τρίτο

Εφαρμογή

1. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου, της "Σύμβασης" και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση του, εφαρμόζονται:

α. στα πλοία υπό ελληνική σημαία ολικής χωρητικότητας πάνω από 1.000 τόνους, ανεξάρτητα πλόων που εκτελούν, και

β. στα πλοία με ξένη σημαία ολικής χωρητικότητας πάνω από 1.000 τόνους, για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής που προσδιορίζει το άρθρο 2 της "Σύμβασης".

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να επεκτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτού και σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 1.000 τόνων.

3. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι δυνατόν να αναστέλλεται σε περίπτωση πολέμου ολικώς ή μερικώς η εφαρμογή των κειμένων, που κυρώνονται με τον παρόντα νόμο.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 18 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΝΟΜΟΣ ΑΠΕΞΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 4033/2011: Ναυτικά ατυχήματα (ΟΔΗΓ 2009/18/ΕΚ)/πρόστιμα ΚΔΝΔ/θέματα Λιμενικού Σώματος-ΕΥΠ-ΕΛΑΣ κλπ (558659)

Άρθρο :8

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

ΜΕΡΟΣ Β΄**Άρθρο 8**

(Άρθρο 8 παράγραφος 1 και 2 της Οδηγίας)

Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Συνιστάται «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων - ΕΛΥΔΝΑ», με έδρα τον Πειραιά και αρμοδιότητα τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, σύμφωνα με τον «Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων» και τις διατάξεις του παρόντος. Στις διεθνείς σχέσεις της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος «Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation - HBMCI».

2. Η Υπηρεσία είναι διοικητικά αυτοτελής και υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

3. Η Υπηρεσία είναι ανεξάρτητη από τους φορείς και τις υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (maritime safety) και την ασφάλεια από μη νόμιμες ενέργειες (maritime security) των πλοίων και κυρίως τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, της σωστής λειτουργίας και αξιοπλοΐας αυτών, την πιστοποίηση και έκδοση πιστοποιητικών πλοίων, την εκτέλεση πλόων, τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, αδειών και πιστοποιητικών ναυτικών και την εκμετάλλευση και λειτουργία λιμένων. Επίσης, η Υπηρεσία είναι ανεξάρτητη από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί σε αυτήν.

4. Η Υπηρεσία ελέγχεται από τον Προϊστάμενο, διοικείται από το Διευθυντή και διαρθρώνεται από τα ακόλουθα Τμήματα:

α. Τμήμα Α΄ - Τεχνικής Διερεύνησης.

β. Τμήμα Β΄ - Μελετών, Εφαρμογών και Στατιστικής Ανάλυσης.

γ. Τμήμα Γ΄ - Διοικητικής, Οικονομικής και Νομικής Υποστήριξης.

5. Η Υπηρεσία απαρτίζεται από δέκα (10) διερευνητές για το Τμήμα Α΄ και με προσωπικό οκτώ (8) ατόμων για τα Τμήματα Β΄ και Γ΄, αντίστοιχα.

6. Ο Προϊστάμενος είναι μέλος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους με βαθμό τουλάχιστον Νομικού Συμβούλου, με γνώση της αγγλικής γλώσσας και ορίζεται με απόφαση του Προέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, με διετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας του για μια μόνο φορά. Στις αρμοδιότητες του περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η εποπτεία της εξέτασης των υποθέσεων διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.

β. Η έγκριση του πλαισίου των διαδικασιών για την διεξαγωγή των διερευνήσεων.

γ. Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων λειτουργίας της Υπηρεσίας ως προς την επίτευξη του σκοπού σύστασης της για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της.

7. Ο Διευθυντής είναι Ανώτερος Αξιωματικός του ΛΣ- ΕΛ.ΑΚΤ., διαθέτει τουλάχιστον πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, μετά από πρόταση του Αρχηγού ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., με καθήκοντα αποκλειστικής απασχόλησης, με διετή

παραμονή και δυνατότητα ανανέωσης της θητείας του για ένα έτος επιπλέον. Στις αρμοδιότητες του περιλαμβάνονται ιδίως:

- α. Η σχεδίαση του πλαισίου των διοικητικών διαδικασιών υπό τις οποίες θα ενεργεί η Υπηρεσία.
 - β. Η διεύθυνση και οργάνωση των εργασιών της Υπηρεσίας και ο προγραμματισμός και οργάνωση των εργασιών του προσωπικού της.
 - γ. Η καθοδήγηση, ο συντονισμός και ο έλεγχος των δράσεων της Υπηρεσίας για την εκπλήρωση της αποστολής της.
 - δ. Η εισήγηση για λήψη αποφάσεων από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας αναφορικά με το διερευνητικό έργο.
 - ε. Η κατανομή του προσωπικού της Υπηρεσίας στα επι μέρους Τμήματα.
 - στ. Η ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων στο προσωπικό της Υπηρεσίας.
 - ζ. Η μέριμνα για την εκπαίδευση, αρτιότερη κατάρτιση και καλύτερη απόδοση του προσωπικού.
 - η. Ο συντονισμός των συνεργασιών με άλλους σχετικούς ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς και αντίστοιχες υπηρεσίες, καθώς και με συναρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες στο πλαίσιο του παρόντος.
 - θ. Ο καταλογισμός ευθυνών στους διερευνητές ή στο προσωπικό της Υπηρεσίας για εσφαλμένες ενέργειες, παραλείψεις και παραπτώματα.
 - ι. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας επί τεχνικών θεμάτων ή η ανάθεση της εκπροσώπησης αυτής σε εξειδικευμένα στελέχη - διερευνητές της Υπηρεσίας.
 - ια. Η εκπροσώπηση της Υπηρεσίας σε ομάδες εργασίας και επιτροπές, συνεδριάσεις και συνόδους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Διεθνών Οργανισμών και οργάνων που προβλέπονται από διεθνείς συμβάσεις ή στις οποίες μετέχουν εκπρόσωποι αντιστοίχων οργανισμών κρατών - μελών ή άλλων χωρών.
8. α. Στο Τμήμα Τεχνικής Διερεύνησης, υπηρετούν αξιωματικοί ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. μέχρι το βαθμό του Αντιπλοιάρχου ή Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη που διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία κυρίως στους τομείς: Ναυσιπλοΐας και Κανόνων Αποφυγής Συγκρούσεως, κανονισμών Κράτους Σημαίας, Κανονισμών Κράτους Λιμένα, απιών θαλάσσιας ρύπανσης, μηχανολογίας και ηλεκτρολογίας πλοίων, μηχανολογίας πλοίων, ναυπηγικής, χημικής ανάλυσης υλικών, υγρών και αερίων, τεχνικής ανάλυσης ναυτικών ατυχημάτων και λήψης συνεντεύξεων.
- β. Οι διερευνητές έχουν πολύ καλή ή άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας και είναι αποκλειστικής απασχόλησης με πενταετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας τους για μία μόνο φορά. Τοποθετούνται με απόσπαση ή μετάθεση, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, κατόπιν απόφασης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για Αξιωματικούς ΛΣ - ΕΛ.ΑΚΤ., ή κατόπιν κοινής Απόφασης του Υπουργού Εθνικής Αμυνας και του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού.
9. Το προσωπικό των Τμημάτων Β` - Μελετών, Εφαρμογών και Στατιστικής Ανάλυσης και Γ` - Διοικητικής, Οικονομικής και Νομικής Υποστήριξης αποτελείται από προσωπικό του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη ή προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού ομοίως μέχρι το βαθμό του Πλωτάρχη. Το προσωπικό αυτό τοποθετείται με απόσπαση ή μετάθεση κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων κατά τα οριζόμενα στην περίπτωση β` της παραγράφου 8. Είναι αποκλειστικής απασχόλησης με τριετή παραμονή και δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης της θητείας τους για μία μόνο φορά.
10. Ο Διευθυντής, οι διερευνητές ή το προσωπικό της Υπηρεσίας, μπορεί να επιστρέφουν στις υπηρεσίες από τις οποίες προέρχονται πριν τη συμπλήρωση του οριζόμενου χρόνου παραμονής τους, ύστερα από αίτηση τους ή εισήγηση του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας και μετά την έκδοση απόφασης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται αποκλειστικά για προσωπικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., ή κοινής απόφασης του Υπουργού Εθνικής Αμυνας και του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, εφόσον πρόκειται για προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού.

11. Ο προϊστάμενος της Υπηρεσίας και τα στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Πολεμικού Ναυτικού που υπηρετούν σε αυτή λαμβάνουν το βασικό μισθό, καθώς και όλα τα επιδόματα, παροχές και αποζημιώσεις της οργανικής τους θέσης που καταβάλλονται παγίως από την Υπηρεσία από την οποία αποσπώνται ή μετατίθενται και διατηρούν τα Ταμεία ασφάλισως τους. Η δαπάνη πισθοδοσίας τους βαρύνει το φορέα από τον οποίο αποσπώνται ή μετατίθενται. Μετά τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στους φορείς από τους οποίους αποσπάσθηκαν ή μετατέθηκαν.

12. Στους υπηρετούντες στην Υπηρεσία, χορηγείται ειδικό δελτίο ταυτότητας, ο τύπος του οποίου καθορίζεται με Απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη.

Άρθρο :9

Άρθρο 9
(Άρθρο 8 παράγραφος 5 της Οδηγίας)
Πόροι Υπηρεσίας

Η Υπηρεσία κινητοποιείται αμέσως μόλις της γνωστοποιηθεί ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και για την εκτέλεση του έργου της έχει στην διάθεση της επαρκείς πόρους στα όρια των προϋπολογισμένων ανά έτος πιστώσεων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο :11

Άρθρο 11
(Άρθρο 9 της Οδηγίας)
Εμπιστευτικότητα

Με την επιφύλαξη του ν. 2472/1997 (Α` 50) (Οδηγία 95/46/ΕΚ, ΕΕ L 31995L0046) «για την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα», εξασφαλίζεται ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν η αρμόδια Αρχή αποφασίσει ότι υπέρτατο δημόσιο συμφέρον δικαιολογεί την αποκάλυψη των κάτωθι:

α. όλων των καταθέσεων μαρτύρων και άλλων δηλώσεων, εξηγήσεων και σημειώσεων που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την Υπηρεσία κατά τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος,

β. στοιχείων που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης,

γ. δεδομένων προσώπων που εμπλέκονται στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, τα οποία έχουν ιδιαίτερα ευαίσθητο ή ιδιωτικό χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων που αφορούν την υγεία τους.

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΑΠΕΞΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 4033/2011: Ναυτικά ατυχήματα (ΟΔΗΓ 2009/18/ΕΚ)/πρόστιμα ΚΑΝΔ/θέματα Λιμενικού Σώματος-ΕΥΠ-ΕΛΑΣ κλπ (558659)

Άρθρο 26**Άρθρο 26****Έσοδα - έξοδα Υπηρεσίας**

1. Η Υπηρεσία αναζητεί τα έξοδα τα οποία καταβλήθηκαν από αυτήν για τη διερεύνηση ενός ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος, εφόσον μετά τη δικαστική έρευνα ελληνικών δικαστηρίων ή δικαστηρίων της αλλοδαπής αποδείχθηκε ότι προκλήθηκε από βαρεία αμέλεια ή δόλο. Τα έξοδα αυτά καταλογίζονται σε βάρος του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή ή του εφοπλιστή του εμπλεκόμενου με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν πλοίου ή του νομίμου εκπροσώπου αυτού στην Ελληνική Επικράτεια.

2. Αν σε ένα ναυτικό ατύχημα εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία και καθοριστεί συνυπαιτιότητα, οι δαπάνες διερεύνησης επιμερίζονται μεταξύ των συνυπαίτιων ανάλογα με το βαθμό συνυπαιτιότητάς τους.

3. Επιβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου ως ακολούθως:

α. Για τα πλοία τα οποία πρόκειται να νηολογηθούν κατά την έκδοση του 1 ου εγγράφου εθνικότητας αυτών ή σε περιπτώσεις επανέκδοσης:

αα) ύψους 100 ευρώ σε πλοία άνω και των 30.000 ο.χ.

ββ) ύψους 50 ευρώ σε πλοία άνω και των 10.000 ο.χ. και μέχρι 29.999,99 ο.χ.

γγ) ύψους 30 ευρώ σε πλοία άνω και των 1.000 ο.χ. και μέχρι 9.999,99 ο.χ.

δδ) ύψους 15 ευρώ σε πλοία άνω και των 100 ο.χ. και μέχρι 999,99 ο.χ.

εε) ύψους 5 ευρώ σε πλοία κάτω των 99,99 ο.χ..

β. Για πλοία τα οποία έχουν ήδη εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια, κατά την έκδοση ή θεώρηση του πιστοποιητικού ασφάλειας ή Πιστοποιητικού Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) αυτών:

αα) ύψους 200 ευρώ σε πλοία άνω και των 30.000 ο.χ.

ββ) ύψους 100 ευρώ σε πλοία άνω και των 10.000 ο.χ. και μέχρι 29.999,99 ο.χ.

γγ) ύψους 80 ευρώ σε πλοία άνω και των 1.000 ο.χ. και μέχρι 9.999,99 ο.χ.

δδ) ύψους 40 ευρώ σε πλοία άνω και των 100 ο.χ. και μέχρι 999,99 ο.χ.

εε) ύψους 20 ευρώ σε πλοία κάτω των 99,99 ο.χ..

γ. Το ποσό του παραβόλου της περίπτωσης α` καταβάλλεται πριν την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας.

δ. Το ποσό του παραβόλου της περίπτωσης β` καταβάλλεται πριν την έκδοση ή θεώρηση του πιστοποιητικού ασφάλειας ή πρωτοκόλλου γενικής επιθεώρησης.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να

καθορίζεται ειδική μηνιαία αποζημίωση στον Προϊστάμενο, στον Διευθυντή και στους διερευνητές. Η αποζημίωση περικόπτεται αναλόγως σε περίπτωση απουσίας, εκτός από αυτή που οφείλεται σε λήψη κανονικής ή βραχείας άδειας.

5. Η Υπηρεσία, για την υποβοήθηση του έργου της, μπορεί, ύστερα από εισήγηση του Προϊσταμένου και έγκρισης του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, να απευθύνεται κατ' εξαίρεση και λόγω ειδικών περιπτώσεων σε εξωτερικούς εξειδικευμένους τεχνικούς συμβούλους, σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς με αναγνωρισμένη εμπειρία στο αντικείμενο, καθώς και σε πανεπιστημιακά ή ερευνητικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 21 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 117 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 2638/1998: Οργάνωση ναυτικής εκπαίδευσης-μισθολογικά κλπ ΒΛ.& Ν.3450/2006 (257795)

Άρθρο :13

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρο 13**Μονιμοποίηση - Κρίση εκπαιδευτικού προσωπικού**

"1. α) Οι καθηγητές και οι αναπληρωτές καθηγητές εκλέγονται ως μόνιμοι. Οι επίκουροι, οι καθηγητές εφαρμογών και τα μέλη Ε.ΔΙ.Π. εκλέγονται με τριετή θητεία. Τυχόν προηγούμενη μονιμοποίηση σε άλλη βαθμίδα ή σε άλλη Α.Ε.Ν. δεν λαμβάνεται υπόψη.

β) Οι επίκουροι καθηγητές, οι καθηγητές εφαρμογών και τα μέλη Ε.ΔΙ.Π. μετά τη συμπλήρωση τριών ετών παραμονής στη βαθμίδα έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν με αίτηση τη μονιμοποίησή τους στη θέση της βαθμίδας που κατέχουν. Η αίτηση υποβάλλεται υποχρεωτικά μέσα σε προθεσμία δύο μηνών από τη συμπλήρωση της τριετίας. Η κρίση για μονιμοποίηση γίνεται από εκλεκτορικά σώματα που συγκροτούνται όπως ορίζεται στο άρθρο 12. Αν η κρίση είναι θετική, ο αιτών μονιμοποιείται στη βαθμίδα που κατέχει. Αν η κρίση είναι αρνητική ή δεν υποβληθεί η σχετική αίτηση, λήγει αυτοδικαίως η θητεία του κρινόμενου. Η κρίση για μονιμοποίηση βασίζεται κυρίως στο συνολικό διδακτικό, ερευνητικό και γενικώς στο κάθε μορφής έργο του αιτούντα.

γ) Οι αναπληρωτές καθηγητές, οι μόνιμοι επίκουροι καθηγητές και οι μόνιμοι καθηγητές εφαρμογών, που έχουν διανύσει τριετή προϋπηρεσία στη βαθμίδα που υπηρετούν, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν μέχρι δύο φορές, που απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον τρία έτη, την εξέλιξή τους στη βαθμίδα του καθηγητή ή του αναπληρωτή καθηγητή ή του επίκουρου καθηγητή αντίστοιχα και με το ίδιο γνωστικό αντικείμενο. Η εξέλιξη στη βαθμίδα του καθηγητή, του αναπληρωτή καθηγητή ή του επίκουρου καθηγητή γίνεται με προκήρυξη βάσει των τυπικών προσόντων που προβλέπονται στον παρόντα νόμο.

δ) Αν μέλος Ε.Π. των Α.Ε.Ν. είναι υποψήφιο με οποιονδήποτε τρόπο για κατάληψη θέσης βαθμίδας ανώτερης από αυτήν που κατέχει, τότε κατά τη διαδικασία της κρίσης συνεκτιμάται η προσφορά του σε αυτή ή σε προηγούμενες βαθμίδες.

ε) Η μονιμοποίηση γίνεται με απόφαση του Υπουργού.

στ) Ο Υπουργός μπορεί, με αιτιολογημένη απόφαση του να αναπέμψει μία μόνο φορά την πρόταση για μονιμοποίηση ή απόλυση μέλους Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π."

*** Η παρ.1 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 7 παρ.1 Ν.3450/2006, ΦΕΚ Α 64/30.3.2006.

2. α) Στο τέλος κάθε δευτέρου ακαδημαϊκού έτους το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. συντάσσει, ύστερα από εισήγηση των αρμοδίων οργάνων, έκθεση εκπαιδευτικής αξιολόγησης για κάθε μέλος του Ε.Π. Οι εκθέσεις αυτές είναι εμπιστευτικές και εντάσσονται στα μητρώα εκπαιδευτικής δραστηριότητας των μελών του Ε.Π. που τηρούνται από το Διευθυντή της Σχολής. Κάθε μέλος του Ε.Π. μπορεί να λάβει γνώση των εκθέσεων εκπαιδευτικής αξιολόγησης που το αφορούν.

- 118 -

β) Κριτήρια για τη σύνταξη των εκθέσεων εκπαιδευτικής αξιολόγησης του άρθρου αυτού, καθώς και των ετήσιων εκθέσεων υπηρεσιακής κρίσης είναι κατά περίπτωση :

1) Το Διδακτικό έργο.

2) Η δραστηριότητα για βελτίωση της εκπαιδευτικής διαδικασίας, όπως η συγγραφή διδακτικών βιβλίων ή άλλων βοηθημάτων, η εγκατάσταση και ανάπτυξη εργαστηρίων.

3) Η ειδικότερη προσφορά στη λειτουργία της Α.Ε.Ν.

4) Η επιστημονική, τεχνολογική, ερευνητική ναυτιλιακή δραστηριότητα και η διαρκής ενημέρωση στις επιστημονικές εξελίξεις του κλάδου τους και

5) Η συμμετοχή σε σεμινάρια παιδαγωγικής κατάρτισης.

Ο ειδικότερος προσδιορισμός των ανωτέρω κριτηρίων, των οργάνων που εισηγούνται στο Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. και της εν γένει διαδικασίας εκπαιδευτικής αξιολόγησης καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

γ) Εάν η έκθεση εκπαιδευτικής αξιολόγησης μέλους Ε.Π. είναι αρνητική, το μέλος αυτό θεωρείται στάσιμο. Εάν ένα μέλος Ε.Π. κριθεί στάσιμο σε δύο (2) συνεχείς ή τρεις (3) μη συνεχείς κρίσεις απολύεται για ανεπάρκεια με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από απόφαση του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου.

δ) Ως προς τις εκθέσεις υπηρεσιακής ικανότητας εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα.

3. Αν μέλος του Ε.Π. της ίδιας Α.Ε.Ν. είναι υποψήφιο για κατάληψη άλλης θέσης στην ίδια ή άλλη Α.Ε.Ν., κατά την αξιολόγηση συνεκτιμώνται οι κρίσεις της Σχολής στην οποία ανήκει, οι οποίες προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου αυτού.

"4. Για το διδακτικό - εκπαιδευτικό έργο του Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π. των Α.Ε.Ν. και τις συνθήκες παροχής του, εκφέρουν γνώμη στο τέλος κάθε ακαδημαϊκού έτους και οι σπουδαστές των Α.Ε.Ν."

*** Η παρ.4 προστέθηκε με το άρθρο 7 παρ.2 Ν.3450/2006,
ΦΕΚ Α 64/30.3.2006.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 23 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 2638/1998: Οργάνωση ναυτικής εκπαίδευσης-μισθολογικά κλπ ΒΛ.& Ν.3450/2006 (257795)

Άρθρο :20

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 2

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΠΟΥΔΩΝ

Άρθρο 20

Διδακτικό έργο

1. Το Διδακτικό έργο κατανέμεται σε εξαμηνιαία μαθήματα και περιλαμβάνει :

α) Θεωρητική διδασκαλία μαθημάτων συνολικής διάρκειας έξι (6) εξαμήνων.

β) Πρακτικές, φροντιστηριακές ή εργαστηριακές ασκήσεις ή ασκήσεις σε χώρους εργασίας, που αποσκοπούν στην εμπέδωση και εφαρμογή της θεωρίας και την απόκτηση επαγγελματικών δεξιοτήτων.

γ) Πρακτική άσκηση επί πλοίου διάρκειας δύο (2) εξαμήνων.

δ) Σεμινάρια, επισκέψεις σε παραγωγικές εγκαταστάσεις και άλλες ανάλογες δραστηριότητες.

ε) Πτυχιακές εργασίες.

2. Για την υποβοήθηση του διδακτικού έργου, καθώς και για τον εμπλουτισμό των βιβλιοθηκών συγγράφονται και παρέχονται εκπαιδευτικά βοηθήματα, όπως βιβλία και διδακτικές σημειώσεις, από τους διδάσκοντες ή άλλους εξειδικευμένους επιστήμονες.

Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών καθορίζονται οι όροι έκδοσης, διάθεσης και προμήθειας των ανωτέρω εκπαιδευτικών βοηθημάτων, καθώς και αποζημίωσης των συγγραφέων τους.

3. α) Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού ύστερα από γνώμη του Σ.Ν.Ε., καθορίζονται οι όροι απασχόλησης των ασκούμενων σπουδαστών στα πλοία και τα λοιπά δικαιώματα και υποχρεώσεις των ιδίων, των εκπαιδευτών τους και των πλοιοκτητών, ως και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την πρακτική άσκηση στο επάγγελμα.

β) «Σπουδαστές και σπουδάστριες των Ακαδημιών Εμπορικών Ναυτικού (ΑΕΝ), πρώτης και δευτέρας θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου που δε βρίσκουν θέσεις απασχόλησης για την εκτέλεση της πρακτικής εξάσκησης σε πλοία με ελληνική σημαία ή σε πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), μπορεί να ναυτολογηθούν σε πλοία με σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σημαία τρίτης χώρας, μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, υπό την προϋπόθεση ότι στα εν λόγω πλοία θα είναι ναυτολογημένος τουλάχιστον ένας Έλληνας αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.) αντίστοιχης ειδικότητας. Σε περίπτωση που στα ανωτέρω πλοία δεν υπηρετεί Έλληνας Αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού επιτρέπεται κατ' εξαίρεση η ναυτολόγηση εφόσον διασφαλίζεται η επικοινωνία του σπουδαστή με τον αρμόδιο για την εκπαίδευση αξιωματικό Εμπορικού Ναυτικού στην αγγλική γλώσσα.

Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, που εκδίδεται κάθε εκπαιδευτική περίοδο, καθορίζονται τα της ναυτολόγησης των σπουδαστών, ώστε να εξασφαλίζονται συνθήκες εργασίας, εκπαίδευσης, καταβολής επιδόματος και ασφάλισης ανάλογες με τις ισχύουσες για τους εκπαιδευόμενους σε πλοία με ελληνική σημαία.»

*** Η περίπτωση β' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 225 Ν.4072/2012, ΦΕΚ Α 86/11.4.2012.

-122-

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 2575/1998: Θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (186960)

Άρθρο :9

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 17

**Άρθρο 9
Διοικητικά θέματα**

1.α) Οι διατάξεις του άρθρου 2 του ν.δ/τος 152/1974, το οποίο ετέθη ως άρθρο 8 του με το π.δ 913/1978 κωδικοποιημένου νόμου 792/1978, που προβλέπουν θέματα σχετικά με το θεσμό του Υπουργικού Επιτρόπου στο Ν.Α.Τ., καθώς και κάθε άλλη σχετική διάταξη καταργούνται.

β) Οι διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του β.δ/τος της 15ης Απριλίου 1936 (ΦΕΚ 219 Α'), που προβλέπουν θέματα σχετικά με το θεσμό του Υπουργικού Επιτρόπου στον Οίκο Ναύτου (Ο.Ν.), καθώς και κάθε άλλη σχετική διάταξη καταργούνται.

γ) Οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας περί Τ.Π.Α.Ε.Ν., Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν., Εστίας Ναυτικών, Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., Ταμείου Επικουρικής Ασφάλισης Προσωπικού Ιδρυμάτων Εμπορικού Ναυτικού, Ν.Ε.Ε. και εν γένει όλων των νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου αρμοδιότητας του Υ.Ε.Ν. που δεν αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο, με τις οποίες προβλέπονται ο θεσμός του Υπουργικού Επιτρόπου ή Κυβερνητικού Επιτρόπου ή Αντιπροσώπου του Υπουργού, οι αρμοδιότητές τους, η ύπαρξη απαρτίας με τη συμμετοχή τους και οποιαδήποτε άλλη σχετική λεπτομέρεια καταργούνται.

δ) Τυχόν προβλήματα λειτουργίας που ήθελαν προκύψει κατά την εφαρμογή της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του οικείου οργανισμού.

2. Στο τέλος της παραγράφου 11 του άρθρου 78 του ν.1892/1990 προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως: "Ειδικά για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ο συντονισμός όλων ή ορισμένων Διευθύνσεων στις οποίες προϊστανται πολιτικοί υπάλληλοι μπορεί να γίνεται από Γενικό Διευθυντή, πολιτικό υπάλληλο κατηγορίας ΠΕ, όπως ειδικότερα προβλέπεται από τον εκάστοτε ισχύοντα Οργανισμό του".

3. α) Δημιουργείται στο Υ.Ε.Ν. Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών, η οποία υπάγεται στον Υπουργό. Σκοπός της Διεύθυνσης αυτής είναι η εισαγωγή και εφαρμογή πληροφορικής και νέων τεχνολογιών στο Υ.Ε.Ν., η ανάλυση και ο σχεδιασμός πληροφοριακών συστημάτων, η οργάνωση, ο συντονισμός και η ενημέρωση των παραγόμενων ή τηρούμενων σε ηλεκτρονική μορφή πληροφοριών και δεδομένων του Υπουργείου, η επίβλεψη και η παρακολούθηση της εύρυθμης λειτουργίας των υπολογιστικών συστημάτων και των δικτύων του Υπουργείου και η σύνταξη μελετών και προγραμμάτων εκσυγχρονισμού του Υπουργείου σε θέματα πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών. Προϊστάμενος της Διεύθυνσης ορίζεται είτε ανώτερος αξιωματικός του Α.Σ. (Τ), ο οποίος γνωρίζει τη λειτουργία και χρήση υπολογιστικών συστημάτων και άριστα την αγγλική γλώσσα, είτε υπάλληλος κλάδου ΠΕ Πληροφορικής ή αν δεν υπάρχει ΤΕ Πληροφορικής, ο οποίος γνωρίζει άριστα την αγγλική γλώσσα.

β) Η Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών διαρθρώνεται σε τμήματα ως εξής: 1) Τμήμα Επιχειρησιακών Συστημάτων, 2) Τμήμα Ανάπτυξης Πληροφοριακών Συστημάτων Διοίκησης, 3) Τμήμα Εκμετάλλευσης και

- 123 -

Υποστήριξης Συστημάτων και Δικτύων.

Στο Τμήμα Επιχειρησιακών Συστημάτων και στο Τμήμα Εκμετάλλευσης και Υποστήριξης Συστημάτων και Δικτύων ορίζεται ως προϊστάμενος αξιωματικός του Λ.Σ., ο οποίος γνωρίζει τη λειτουργία και χρήση υπολογιστικών συστημάτων και άριστα την αγγλική γλώσσα. Στο Τμήμα Ανάπτυξης Πληροφοριακών Συστημάτων Διοίκησης ορίζεται ως προϊστάμενος υπάλληλος του κλάδου ΠΕ ή ΤΕ Πληροφορικής και αν δεν υπάρχει υπάλληλος κλάδου ΔΕ Προσωπικού Η/Υ και αν δεν υπάρχει υπάλληλος κλάδου ΠΕ ή ΤΕ, οι οποίοι γνωρίζουν άριστα την αγγλική γλώσσα.

γ) Οι αρμοδιότητες των Τμημάτων είναι:

1) Τμήμα Επιχειρησιακών Συστημάτων: Η ανάπτυξη και διαχείριση επιχειρησιακών εφαρμογών, όπως εφαρμογών αλιείας, δορυφορικών συστημάτων, εφαρμογών λιμενικών αρχών.

2) Τμήμα Ανάπτυξης Πληροφοριακών Συστημάτων Διοίκησης: Η ανάπτυξη και διαχείριση διοικητικών εφαρμογών, όπως βάσεις πλοίων, ναυτικών, σχολών εμπορικού ναυτικού, μισθοδοσίας.

3) Τμήμα Εκμετάλλευσης και Υποστήριξης Συστημάτων και Δικτύων: Η ανάπτυξη και διαχείριση δικτύου, η υποστήριξη και συντήρηση λογισμικού υλικού, η τήρηση ηλεκτρονικών αρχείων απογραφής, η πρόσβαση σε βάσεις πληροφοριών, η διαχείριση και ενημέρωση ηλεκτρονικών σελίδων του Υπουργείου. Ο έλεγχος τήρησης διαδικασιών ασφαλείας.

δ) Η Διεύθυνση Οργάνωσης και Πληροφορικής του Υ.Ε.Ν. που ήδη υπάρχει μετονομάζεται σε Διεύθυνση Οργάνωσης και Απλούστευσης Διαδικασιών.

ε) Αρμοδιότητες Διευθύνσεων και Τμημάτων ή Γραφείων ή Υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν., οι οποίες έχουν σχέση με αρμοδιότητες που αναφέρονται στα προηγούμενα στοιχεία της παραγράφου αυτής είτε με θέματα πληροφορικής, τα οποία αναφέρονται ή όχι στις αρμοδιότητες αυτές, μεταφέρονται αυτοδικαίως στη Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών που δημιουργείται.

στ) Για την επίτευξη των σκοπών της Διεύθυνσης Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών του Υ.Ε.Ν. είναι δυνατή, μέσα σε μια διετία από την έναρξη ισχύος του παρόντος, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, η ανάθεση έργων και μελετών που εντάσσονται στους σκοπούς της, προϋπολογισμού μέχρι είκοσι (20) εκατομμυρίων δραχμών κατά περίπτωση, σε δημόσιες υπηρεσίες, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ή ιδιωτικού μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι., ερευνητικά πανεπιστημιακά ιδρύματα και κέντρα τεχνολογικής έρευνας.

4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 18 του κ.ν. 792/1978, όπως αντικαταστάθηκε με τα άρθρα 39 του ν. 1085/1980 και 10 παράγραφος 1 του ν.2329/1995, αντικαθίσταται ως εξής:

"2. Με αποφάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων των φορέων της παραγράφου 1, που εγκρίνονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, εγγράφονται κάθε χρόνο στους οικείους προϋπολογισμούς τους ποσά, τα οποία διατίθενται για παροχή δανείων στους υπαλλήλους τους ύψους μέχρι επτά (7) μηνιαίων αποδοχών και προκειμένου για τους συνταξιούχους του Ν.Α.Τ. μέχρι επτά (7) μηνιαίων συντάξεων. Η εξόφληση των δανείων αυτών γίνεται σε τριάντα έξι (36) ισόποσες μηνιαίες δόσεις, με επιτόκιο ίδιο με αυτό που ορίστηκε για την τελευταία, πριν την υποβολή της αίτησης του δανείου, έκδοση ομολόγων του Δημοσίου ετήσιας διάρκειας."

5. Κυρώνεται από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με αριθμό 3423.18/1/25.5.1989 (ΦΕΚ 389 Β).

6. Η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 16 του ν.2227/1994 (ΦΕΚ 129 Α') εφαρμόζεται αναλόγως και για τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.).

7. α) Επιτρέπεται, ύστερα από απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, στις υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν. και στους οργανισμούς, ταμεία και γενικώς νομικά πρόσωπα που ανήκουν στην αρμοδιότητά του, η σύνδεση και η χρήση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, δικτύων ηλεκτρονικής επικοινωνίας και πληροφόρησης, όπως W.W.W., INTERNET και άλλων συναφών μέσων, για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών τους αναγκών.

β) Επιτρέπεται για τις επιχειρησιακές ανάγκες του Λιμενικού Σώματος η σύνδεση και χρήση κινητής τηλεφωνίας. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών ρυθμίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τα πρόσωπα που δικαιούνται τέτοιας χρήσης, τη διαδικασία χορηγήσεων, αντικαταστάσεων ή ανακλήσεων των τηλεφωνικών παροχών, τον καθορισμό ορίων δαπανών κατά χρήστη ή ομάδες χρηστών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

8. Κατά την πρώτη εκπαιδευτική περίοδο σε πλοίο οι σπουδαστές των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. ναυτολογούνται με την ιδιότητα του εκπαιδευόμενου σπουδαστή, η οποία δεν περιλαμβάνεται στις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας και δημιουργείται με την παρούσα διάταξη. Οι σπουδαστές λαμβάνουν από 1.1.1997 μέχρι 31.12.1999 αντί αμοιβής και λοιπων επιδομάτων μηνιαίο εκπαιδευτικό επίδομα πρακτικής άσκησης επί του οποίου καθορίζονται και οι ασφαλιστικές εισφορές κατά την κείμενη νομοθεσία. Το ύψος και ο τρόπος καταβολής του επιδόματος, τα ειδικά θέματα των εισφορών, ως και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την παρ.4 άρθρ.19 Ν. 2819/200,ΦΕΚ Α 84/15.3.2000 ορίζεται ότι:

" Η ισχύς της διάταξης της παραγράφου 8 του άρθρου 9 του ν. 2575/1998 (ΦΕΚ23 Α') παρατείνεται μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2006. Ως σπουδαστές Α.Δ.Σ.Ε.Ν. νοούνται οι σπουδαστές Α.Ε.Ν.. Για τα θέματα της εκπαίδευσης επί πλοίου των σπουδαστών εφαρμόζεται η κείμενη νομοθεσία".

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με το άρθρο δέκατο Ν.3654/2008,ΦΕΚ Α 57/3.4.2008,ορίζεται ότι:

"Η ισχύς της διάταξης της παραγράφου 8 του άρθρου 9 του ν. 2575/1998 (ΦΕΚ 23 Α') παρατείνεται μέχρι την 31.12.2007. Ως σπουδαστές Α.Δ.Σ.Ε.Ν. νοούνται οι σπουδαστές Α.Ε.Ν.. Για τα θέματα της εκπαίδευσης επί πλοίου των σπουδαστών εφαρμόζεται η κείμενη νομοθεσία".

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά την παρ.7 άρθρου 59 Ν.3966/2011,ΦΕΚ Α 118/24.5.2011:

"Η ισχύς της διάταξης της παραγράφου 8 του άρθρου 9 του ν. 2575/1998 (Α' 23) παρατείνεται έως και 31.12.2013. Ως σπουδαστές Α.Δ.Σ.Ε.Ν. νοούνται οι σπουδαστές Α.Ε.Ν. Για τα θέματα της εκπαίδευσης επί πλοίου των σπουδαστών εφαρμόζεται η κείμενη νομοθεσία".

9. α) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να συνιστώνται στο Υ.Ε.Ν. μόνομες ή και κατά περίπτωση επιτροπές για την έκτακτη επιθεώρηση εμπορικών πλοίων και τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τήρησης των διεθνών κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, οι οποίες έχουν τα δικαιώματα ελέγχου που προβλέπονται για τα οικεία όργανα από την κείμενη νομοθεσία. Το πόρισμα των επιτροπών μπορεί να παραπέμπεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν., οι οποίες το αργότερο εντός δέκα (10) ημερών πιστοποιούν το περιεχόμενο του πορίσματος και εφαρμόζουν την ισχύουσα νομοθεσία περί κυρώσεων.

β) Οι διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 1 του νόμου αυτού εφαρμόζονται αναλόγως και για τη νομοθεσία του Υ.Ε.Ν. και των νομικών προσώπων που εποπτεύει.

γ) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να συνιστάται στο Υ.Ε.Ν. μόνομη ή και κατά περίπτωση νομοπαρασκευαστική επιτροπή για την επεξεργασία των νόμων, των προεδρικών διαταγμάτων, των κανονοστικών αποφάσεων και την προετοιμασία κωδικοποίησης της νομοθεσίας του Υ.Ε.Ν.



α' παρατα 07

β' >>

γ' >>

- 125 -

και των νομικών προσώπων που εποπτεύει, εκτός εκείνων που όλα τα μέλη της διοίκησής τους εκλέγονται.

δ) Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών ρυθμίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητες, την οργάνωση και λειτουργία των ανωτέρω επιτροπών και το ειδικότερο αντικείμενό τους, την αμοιβή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, των μελών και της γραμματείας τους, που βαρύνει τον ειδικό "Λογαριασμό Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας" των Λιμενικών Αρχών και προκειμένου για το στοιχείο α' τον "Λογαριασμό Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων" και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

ε) Η συγκρότηση των ανωτέρω επιτροπών και ο καθορισμός της διάρκειας λειτουργίας τους γίνονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και των Υπουργών Δικαιοσύνης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού, όταν πρόκειται να μετέχουν δικαστικοί, μέλη διδακτικού ερευνητικού προσωπικού Α.Ε.Ι. ή εκπαιδευτικού προσωπικού Τ.Ε.Ι. ή υπάλληλοι του Δημοσίου ή νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου αντιστοίχως.

10. Στο ν.δ. 712/1970 (ΦΕΚ 237 Α'):

α) Η παράγραφος 2 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"2. Τα Α.Σ.Ν.Α. είναι επταμελή, συγκροτούνται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και μετέχουν σε αυτά:

- α. Ένας Αεροπαγίτης ή Εφέτης, ως Πρόεδρος.
- β. Ένας ανώτερος αξιωματικός Α.Σ.
- γ. Ένας ανώτερος τεχνικός αξιωματικός Π.Ν..
- δ. Ένας εφοπλιστής ή ειδικός στη ναυτιλιακή θεωρία και πρακτική.
- ε. Ένας Πλοίαρχος Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.), κάτοχος διπλώματος Α' τάξεως, με πενταετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία χωρητικότητας άνω των 3.000 κ.ο.χ.
- στ. Ένας Μηχανικός Ε.Ν., κάτοχος διπλώματος Α' τάξεως, με πενταετή θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία χωρητικότητας άνω των 3.000 κ.ο.χ., τα οποία φέρουν μηχανές εσωτερικής καύσεως άνω των 3.000 ίππων.
- ζ. Ένας διπλωματούχος ναυπηγός μηχανικός, κάτοχος διπλώματος του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ή ισότιμου τίτλου της αλλοδαπής και με προϋπηρεσία ναυπηγού τουλάχιστο δεκαπέντε (15) ετών, η οποία βεβαιώνεται από το Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος."

β) Το στοιχείο δ' της παραγράφου 4 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"δ) Ο Πλοίαρχος και ο Μηχανικός του Ε.Ν. και οι αναπληρωτές τους, εν ενεργεία ή συνταξιούχοι, επιλέγονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας από κατάλογο οκτώ (8) μελών που έχουν τα προσόντα του παρόντος άρθρου, ο οποίος του υποβάλλεται ξεχωριστά από την Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Ε.Ν., την Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν., την Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν. και την Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Μηχανικών Ε.Ν..

Ο διπλωματούχος ναυπηγός μηχανικός και ο αναπληρωτής του επιλέγονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, από κατάλογο οκτώ (8) εν ενεργεία μελών που κατέχουν τα προσόντα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, που υποβάλλεται από το Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος.

Οι παραπάνω κατά φορέα κατάλογοι δεν είναι απαραίτητοι αν δεν υποβληθούν μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την ημέρα που εγγράφως θα ζητηθούν από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας."

γ) Η παράγραφος 6 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"6. Το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.) βρίσκεται σε απαρτία αν είναι παρόντες ο Πρόεδρος και τέσσερα από τα μέλη."

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 25 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 127 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 989/1979: ;Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Τροπ.-Συμπλ.) (25542)

Άρθρο :21

Προισχύσασες μορφές άρθρου :2

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

Σύστημα θέσεων

Άρθρον 21

1) Παρά τω Ν.Ε.Ε. συνιστώνται αι κάτωθι θέσεις προσωπικού κατά κλάδους και ειδικότητας:

α) Τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΑΤ1 Δ/κού - Λογιστικού.

Αι θέσεις αύται πληρούνται μόνον δια πτυχιούχων ημεδαπής οιουδήποτε τμήματος Νομικής Σχολής Πανεπιστημίου ή Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών η Παντείου Ανωτάτης Σχολής Πολιτικών Επιστημών, η αλλοδαπής ισοτίμου Σχολής, κεκτημένων αρτίαν γνώσιν μιας των ξένων γλωσσών Αγγλικής ή Γαλλικής και εμπειρίαν επί ναυτιλιακών θεμάτων. Εισαγωγικός βαθμός δια τας θέσεις ταύτας ορίζεται 7ος.

"β) Τέσσερις (4) θέσεις του Κλάδου ΔΕ Διοικητικού -Λογιστικού.

γ) Τέσσερις (4) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Συνεργατών με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου ορισμένου χρόνου, πλήρους ή μερικής απασχόλησης για την κάλυψη ειδικών αναγκών ναυτιλιακής φύσεως του Ν.Ε.Ε., τις οποίες καταλαμβάνουν κάτοχοι πτυχίου ή διπλώματος Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. εσωτερικού ή ισότιμου εξωτερικού ή Αξιωματικοί Ε.Ν. Α' τάξης εν ενεργεία ή μη, ή απόστρατοι Αξιωματικοί Λ.Σ. Οι ανωτέρω πρέπει να έχουν καλή γνώση μίας ξένης γλώσσας και δεκαετή τουλάχιστον εμπειρία στα ναυτιλιακά θέματα σε δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα. Ο καθορισμός της μορφής της απασχόλησης, τυχόν πρόσθετων προσόντων, καθώς επίσης και η επιλογή και πρόσληψη γίνονται με απόφαση του Δ.Σ. του Ν.Ε.Ε., που εγκρίνεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κατ' εφαρμογή των διατάξεων του εδαφίου ια' της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994. Οι αποδοχές των ανωτέρω ειδικών συμβούλων ή συνεργατών καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Δ.Σ. του Ν.Ε.Ε.

δ) Η Διοικούσα Επιτροπή δύναται να αναθέτει το χειρισμό των υποθέσεων του Ν.Ε.Ε. που έχουν ανάγκη νομικής καλύψεως σε δικηγόρο ή δικηγόρους κατά την κρίση της. Επίσης, η Διοικούσα Επιτροπή, για καλύτερη επίτευξη των σκοπών του Ν.Ε.Ε., μπορεί να ζητά από δικηγόρους να μελετούν, να συμβουλεύουν, να γνωμοδοτούν και να εκπροσωπούν το Ν.Ε.Ε. και εν γένει να συνεργάζονται με τις υπηρεσίες του Ν.Ε.Ε. ή τρίτους για την αντιμετώπιση θεμάτων αρμοδιότητάς του.

Για την αμοιβή των ως άνω προσώπων εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί ελαχίστων αμοιβών των δικηγόρων που καθορίζονται από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Δικαιοσύνης.

ε) Συνιστάται μία θέση της κατηγορίας ειδικών θέσεων βαθμού δεύτερου, Προϊσταμένου των Υπηρεσιών του Ν.Ε.Ε., με θητεία τριών (3) μέχρι πέντε (5) ετών, που μπορεί να ανανεώνεται και στον οποίο με απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής θα ανατίθενται και άλλες αρμοδιότητες συντονισμού του έργου και της λειτουργίας του Ν.Ε.Ε., καθώς και η εποπτεία των ειδικών συμβούλων ή

- 128 -

*
συνεργατών του Ν.Ε.Ε. Τη θέση αυτή καταλαμβάνει είτε απόφοιτος Α.Ε.Ι., με γνώσεις και εμπειρία σε ναυτιλιακά θέματα, καθώς επίσης και σε θέματα οργάνωσης και διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας, είτε αξιωματικός εν ενεργεία ή μη του Εμπορικού Ναυτικού ή αξιωματικός εν αποστρατεία του Λιμενικού Σώματος ή του Πολεμικού Ναυτικού. Ο καθορισμός τυχόν πρόσθετων προσόντων, η επιλογή και η πρόσληψη γίνονται κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Ε.Ε., που εγκρίνεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Η πλήρωση της θέσης γίνεται κατ' εφαρμογή των διατάξεων του εδαφίου β' της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994. Οι αποδοχές του ανωτέρω καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3205/ 2003 (ΦΕΚ 297 Α), όπως εκάστοτε ισχύουν."

*** Οι περιπτώσεις β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 1 αντικαταστάθηκαν ως άνω με το άρθρο 30 παρ.2 Ν.3450/2006, ΦΕΚ Α 64/30.3.2006.

"στ) Συνιστώνται δύο (2) θέσεις με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου ή αορίστου χρόνου, πλήρους ή μερικώς απασχόλησης, κατηγορίας δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Με την προκήρυξη πλήρωσης των θέσεων καθορίζονται και οι ειδικότητες αυτών."

*** Η περ.στ' προστέθηκε με το άρθρο 30 παρ.3 Ν.3450/2006, ΦΕΚ Α 64/30.3.2006.

2. Αι υπό της προηγούμενης παραγράφου προβλεπόμεναι θέσεις προσαυξάνουν τας υπό ισχύοντος Οργανισμού του Ν.Ε.Ε. οριζόμενας θέσεις αντιστοίχου κλάδου ή ειδικότητας.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 27 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

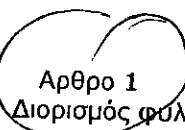
ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΠΑ 280/2000: Πρόσληψη φυλάκων στα κατασχεμένα πλοία (293868)

Άρθρο :1

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :2

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1


Άρθρο 1
Διορισμός φυλάκων

1. Κάθε επισπεύδων δανειστής αμέσως μετά την επιβολή του μέτρου της απαγόρευσης απόπλου πλοίου συνεπεία κατάσχεσης (αναγκαστικής ή συντηρητικής) ή προσωρινής διαταγής του Δικαστηρίου προσλαμβάνει και εγκαθιστά επί του πλοίου τουλάχιστον ένα (1) φύλακα και σε περίπτωση παρατεταμένης παραμονής ή συνδρομής ειδικών συνθηκών σχετικών με τη φύλαξη, προσηκόντως εκτιμωμένων από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, μέχρι και τρεις (3). Η φύλαξη είναι υποχρεωτική καθ' όλο το 24ωρο. Εάν ο επισπεύδων δανειστής είναι εν ενεργεία ναυτικός, υπήκοος Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών πλην Ελβετίας, και η κωλυσιπλοία έχει επιβληθεί εξαιτίας μη καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών σε αυτόν, δύναται ο ίδιος ο ναυτικός να αναλάβει την φύλαξη του πλοίου ανεξαρτήτως των τυπικών προσόντων αυτού.

2. Εάν για το ίδιο πλοίο έχουν επιβληθεί από περισσότερους του ενός μέτρα απαγόρευσης από τα αναφερόμενα στην παράγρ. 1 του παρόντος άρθρου, η Λιμενική Αρχή εξετάζει το ενδεχόμενο έγκρισης διορισμού φύλακα ή φυλάκων από κοινού εκ μέρους όλων των επισπευδόντων εφόσον υποβληθεί στη Λιμενική Αρχή εγγράφως σχετικό, αίτημα αυτών.

3. Ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής, ο πλοίαρχος και ο ναυτικός πράκτορας του πλοίου παρέχουν στον φύλακα τις απαιτούμενες διευκολύνσεις διαμονής επί του πλοίου και τα αναγκαία μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

4. Οι φύλακες των ανωτέρω πλοίων.

α) είναι απογεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί, εφοδιασμένοι με πιστοποιητικό βασικού κύκλου Δημόσιας Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Εμπορικού Ναυτικού ή εν ενεργεία ναυτικοί άλλων Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών πλην Ελβετίας που έχουντα προσόντα αυτά. Κατά την εφαρμογή της διάταξης αυτής, στην έννοια των απογεγραμμένων ναυτικών δεν περιλαμβάνονται διπλωματούχοι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί οποιασδήποτε τάξης,

β) κατέχουν πιστοποιητικό ιατρικής εξέτασης, που έχει εκδοθεί προσφάτως και όχι πέραν του τριμήνου, από υγειονομικό κέντρο ή κέντρο υγείας, με το οποίο πιστοποιείται η καταλληλότητα από πλευράς αρτιμέλειας και υγείας για την εκτέλεση της συγκεκριμένης εργασίας,

γ) είναι ηλικίας μικρότερης των 55 ετών ή και μεγαλύτερης, εάν σύμφωνα με σημείωμα του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.), δεν προσφέρονται ναυτικοί τέτοιας ηλικίας και

δ) ασφαρίζονται με μέριμνα του επισπεύδοντα δανειστή στον αρμόδιο ασφαλιστικό οργανισμό, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

- 131 -

5. Εάν δεν προσφέρονται απογεγραμμένοι ναυτικοί, σύμφωνα με σημείωμα του ΓΕΝΕ, επιτρέπεται η πρόσληψη ως φυλάκων συνταξιούχων λόγω γήρατος ναυτικών ηλικίας μέχρι 65 ετών. Κατ' εξαίρεση, σε περίπτωση μη προσφοράς ούτε εν ενεργεία ούτε συνταξιούχων ναυτικών, επιτρέπεται η πρόσληψη άλλων καταλλήλων κατά την κρίση των Λιμενικών Αρχών προσώπων, τα οποία μπορούν να ανταποκριθούν στα καθήκοντα που περιγράφονται στο άρθρο 2, έστω και εάν δεν κατέχουν πιστοποιητικό της Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων. Οι προσλαμβανόμενοι σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου αυτής ασφαλιζονται στο Ίδρυμα Κοινωνικής Ασφάλισης (Ι.Κ.Α.).

6. Κάθε φύλακας εφοδιάζεται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή με "ΑΔΕΙΑ ΦΥΛΑΚΑ ΠΛΟΙΟΥ", η οποία εκδίδεται ύστερα από την υποβολή των ακόλουθων δικαιολογητικών.

α) σύμβασης εργασίας μεταξύ του προσλαμβανόμενου και του εργοδότη ή των πλειόνων εργοδοτών, αντίγραφο της οποίας υποβάλλεται, με μέρη του εργοδότη ή των εργοδοτών, στον αρμόδιο ασφαλιστικό φορέα,

β) αντιγράφου αναγγελίας πρόσληψης στον Οργανισμό Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού ή στο Γ.Ε.Ν.Ε.,

γ) δήλωσης του φύλακα, για επιστροφή της άδειας, εάν παύσει να προσφέρει υπηρεσίες φύλακα. Εάν ο φύλακας είναι συνταξιούχος ναυτικός στη δήλωση αυτή αναγράφεται επίσης ότι πριν την ανάληψη οποιασδήποτε εργασίας θα το δηλώσει με προσωπική του ευθύνη στο Ν.Α.Τ. παρέχοντας κάθε σχετική πληροφορία,

δ) έγγραφης δήλωσης του εργοδότη (ή των εργοδοτών), στην οποία δηλώνει ότι εντός δέκα (10) ημερών από την πρόσληψη του φύλακα θα υποβάλει στον αρμόδιο ασφαλιστικό φορέα αντίγραφο της σχετικής σύμβασης εργασίας,

ε) φωτοαντίγραφο των σελίδων του Ναυτικού Φυλλαδίου που περιέχουν τα στοιχεία του ναυτικού ή, εάν πρόκειται για αλλοδαπό, των αντιστοίχων σελίδων του οικείου εγγράφου του κράτους του, από το οποίο αποδεικνύεται η ιδιότητα του ναυτικού, φωτοαντίγραφο του πιστοποιητικού βασικού κύκλου Δημόσιας Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Εμπορικού Ναυτικού και του πιστοποιητικού ιατρικής εξέτασης.

7. Εφόσον δεν πρόκειται για εν ενεργεία ναυτικούς αλλά για πρόσωπα της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού, αντί των δικαιολογητικών του τελευταίου εδαφίου της προηγούμενης παραγράφου, υποβάλλονται:

α) φωτοαντίγραφο της αστυνομικής ταυτότητας ή του διαβατηρίου,

β) έγγραφο του ασφαλιστικού φορέα από το οποίο αποδεικνύεται η ιδιότητα του συνταξιούχου, εφόσον πρόκειται για συνταξιούχο,

γ) δύο (2) φωτογραφίες,

δ) αντίγραφο ποινικού μητρώου, πρόσφατης έκδοσης και όχι πέραν του τριμήνου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί για κατασκοπεία, διασπορά ψευδών ειδήσεων, εγκλήματα για τα υπομνήματα, δωροδοκία, καταπίεση, απιστία, πρόκληση ναυαγίου από πρόθεση, βιασμό, εξαναγκασμό σε ασέλγεια, αποπλάνηση, μαστροπία, εκμετάλλευση πορνών, σωματεμπορία, κλοπή, υπεξαίρεση, υφαίρεση, ληστεία, εκβίαση, απάτη, λαθρεμπορία, κατοχή, χρήση και εμπορία ναρκωτικών, παράβαση των διατάξεων περί προστασίας του εθνικού νομίματος, παράνομη αλιεία με χρήση εκρηκτικών ή χημικών ή φυτικών υλών, παράβαση του Α.Ν. 192/36 (Α' 438) και γενικά σε ποινή με την οποία καταγνώσθηκε έστω και μερική αποστέρηση των πολιτικών δικαιωμάτων και δεν έχει παρέλθει πενταετία από την τέλεση πλημμελήματος ή δεκαετία από την τέλεση κακουργήματος. Για την προσκόμιση του αντιγράφου του ποινικού μητρώου εκ μέρους των υπηκόων των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πλην Ελλάδος, ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του

- 132 -

Π.Δ. 530/91 (Α` 205) και

ε) ιατρική βεβαίωση, κατά τα οριζόμενα στην παράγρ. 4β του άρθρου αυτού.

8. Η ισχύς της άδειας φύλακα πλοίου δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από το χρόνο ισχύος του πιστοποιητικού του εδαφίου (β) της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου και του τυχόν χρόνου διάρκειας της σύμβασης εργασίας. Ανεξάρτητα από το χρόνο ισχύος του πιστοποιητικού και της διάρκειας της σύμβασης εργασίας, η άδεια φύλακα δεν μπορεί να έχει ισχύ μεγαλύτερη του έτους.

Με τη λήξη ισχύος της άδειας εκδίδεται νέα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Διατάγματος αυτού, κατόπιν αιτήσεως του εργοδότη.

- 133 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

YA 31 3//1994 (YA 3131{2/08/94 ΦΕΚ Β 449 1994): Ειδ.Κανονισμός Λιμένα Ελευσίνας αρ.43(παροπλισμός πλοίων) (67538)

Αρθρο :7

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την ΥΑ υπ' αριθμ. 2121/17/2010(ΦΕΚ Β' 1093/02.06.2011) "Έγκριση του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Ελευσίνας με αριθμ. 50 "Τροποποίηση - Συμπλήρωση αριθμ. 43 Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Ελευσίνας" άρθρο 1, ορίζονται τα εξής:" Ο παρών Ειδικός Κανονισμός ισχύει στους λιμένες, στους όρμους και στη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας της Λιμενικής Αρχής Ελευσίνας και των υφιστάμενων της Αρχών, όπως αυτή καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις".

Αρθρο 7

ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΥΛΑΚΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΠΡΟΣΟΝΤΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

1. Η φύλαξη των παροπλισμένων πλοίων, ανεξαρτήτως χωρητικότητας είναι υποχρεωτική καθ' όλο το 24ωρο. Γι' αυτό ο πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπός του που ζητούν τον παροπλισμό, υποχρεούνται να εξασφαλίσουν την πρόσληψη και εγκατάσταση πάνω στο πλοίο φυλάκων για τη διαρκή εκτέλεση υπηρεσίας φύλακος στο πλοίο.
2. Οι φύλακες των παροπλισμένων πλοίων είναι:
 - α) Να είναι υπήκοοι των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους καταγωγής ή προελεύσεώς τους, κάτοχοι αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας Κλάδου Προσωπικού καταστροφώματος ή Μηχανής.
 - β) Να είναι κάτοχοι πτυχίου Δημόσιας Σχολής Σωστικών Πυροσβεστικών μέσων.
 - γ) Να είναι υγιείς και αρτιμελείς γεγονός που βεβαιώνεται από ιατρικές γνωματεύσεις (ΚΑΡΤΑ ΥΓΕΙΑΣ).
 - δ) Να μην είναι ηλικίας μεγαλύτερης των 60 ετών.
 - ε) Να διορίζονται με προηγούμενη έγκριση του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του.
 - στ) Να ασφαίζονται κατά τη διάρκεια της εργασίας τους ως φύλακες με μέριμνα του εργοδότη στο Ν.Α.Τ. ή στο Ι.Κ.Α.
 - ζ) Να μη έχουν καταδικασθεί για παραβάσεις: 1) Νόμου περί ναρκωτικών, 2) Περὶ κατοχής - εμπορίας - χρήσεως όπλων, πυρομαχικών, εκρηκτικών υλών, 3) Κλοπής, λαθρεμπορίας, υπεξαίρεσης, απάτης [και] 4) αλιείας με δυναμίτιδα, "5) Περὶ μεταφοράς λαθρομεταναστών και προώθηση αλλοδαπών στο εσωτερικό της χώρας, 6) Νόμου περί συναλλάγματος και 7) Αδικήματα επιβαρυντικά για εργασία σε λιμένες".
3. Επιτρέπεται κατ' εξαίρεση με αίτηση του υπευθύνου παροπλισμού και έπειτα από έγκριση της Λιμενικής Αρχής η πρόσληψη ως φυλάκων παροπλισμένων πλοίων:
 - α) Υπηκόων των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους καταγωγής ή προελεύσεώς τους, που δεν κατέχουν το προβλεπόμενο στην περ. (α) της παραγρ. 2 αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας, εφόσον βεβαιώνεται με σημείωμα του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) ότι δεν προσφέρονται για φύλακες προσοντούχοι ναυτικοί.
 - β) Υπηκόων των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι συνταξιούχοι, λόγω γήρατος, ναυτικοί σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους καταγωγής ή προελεύσεώς τους, ηλικίας μέχρι 65 ετών, κατά προτίμηση, ή άλλων κατάλληλων προσώπων κατά την κρίση της Λιμενικής

Αρχής, εφόσον βεβαιώνεται με σημείωμα του ΓΕΝΕ ότι δεν προσφέρονται εν ενεργεία ναυτικοί για φύλακες.

"Η κατά τα ανωτέρω πρόσληψη συνταξιούχων λόγω γήρατος ναυτικών ή άλλων προσώπων δεν μπορεί να διαρκεί πέραν των τριών (03) μηνών και ανανεώνεται ανά τρίμηνο, εφόσον βεβαιώνεται με σημείωμα του ΓΕΝΕ, ότι δεν προσφέρονται εν ενεργεία ναυτικοί για την εργασία αυτή".

4. Κάθε φύλακας παροπλισμένου πλοίου εφοδιάζεται από τη Λιμενική Αρχή Ελευσίνας με ΑΔΕΙΑ ΦΥΛΑΚΑ ΠΛΟΙΟΥ (ΠΑΣΣΟ), το οποίο εκδίδεται ύστερα από την υποβολή των κατωτέρω δικαιολογητικών:

α) Πιστοποιητικό φοιτήσεως σε Δημόσια Σχολή Πυροσβεστικών και Σωστικών Μέσων.

β) Σύμβαση εργασίας μεταξύ του προσλαμβανομένου και του πλοιοκτήτη ή του νομίμου εκπροσώπου του, αντίγραφο της οποίας υποβάλλεται, μερίμνη του εργοδότη, στον ασφαλιστικό φορέα (ΝΑΤ, ΙΚΑ κ.λπ.).

γ) Αναγγελία πρόσληψης Οργανισμού Απασχολήσεως Εργατικού Δυναμικού ή ΓΕΝΕ.

δ) Φωτοαντίγραφο του Ναυτικού Φυλλαδίου καθώς και του αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας, ον πρόκειται για εν ενεργεία προσοντούχο ναυτικό ή σημείωμα ΓΕΝΕ περί μη προσφοράς ναυτικού, αν πρόκειται για φύλακα των περιπτώσεων α και β της παραγράφου 3 του παρόντος.

ε) Δήλωση του φύλακα, για επιστροφή του πάσσου, εάν παύσει να προσφέρει υπηρεσίες φύλακος.

στ) Δύο (2) φωτογραφίες.

ζ) Φωτοαντίγραφο Αστυνομικής Ταυτότητας.

θ) Αντίγραφο Ποινικού Μητρώου.

ι) Ιατρική βεβαίωση (κάρτα υγείας).

ια) Δήλωση του πλοιοκτήτη ή του νόμιμου εκπροσώπου του, στην οποία θα δηλώνει ότι εντός δέκα (10) ημερών από την πρόσληψη του φύλακα θα υποβάλλει στο ΝΑΤ ή στο ΙΚΑ αντίγραφο της Σχετικής Σύμβασης Ασφάλισης.

*** Με την ΥΑ υπ' αριθμ. 2121/17/2010 (ΦΕΚ Β' 1093/02.06.2011) "Έγκριση του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Ελευσίνας με αριθμ. 50 "Τροποποίηση - Συμπλήρωση αριθμ. 43 Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Ελευσίνας" άρθρο 2, προστίθενται τρεις (03) νέες περιπτώσεις 5, 6 και 7 ως άνω, στο εδάφιο (ζ) της παραγράφου 2 του άρθρου 7. Η λέξη "και" του εδαφίου (ζ) της παραγράφου 2 διαγράφεται. Στην παράγραφο 3 (β) προστίθεται επίσης νέο εδάφιο ως άνω.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 29 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 99/1973: Κεφάλαιο Ναυτ.Εκπαίδευσης-Θέματα Δημόσ.Ναυτ.Εκπαίδευσης (33524)

Άρθρο :3

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 3

Καθορισμός εισφορών

ύΑρθρον 3.

"1. Η κατά τό άρθρον 2 παράγραφος 1 περίπτωσηις α' τού παρόντος μηνιαία πρόσ τό Κεφάλαιον Ναυτικής Έκπαιδύσεως οφειλομένη εισφορά τών υπό Έλληνικήν ή Ξένας σημαίας συμβεβλημένων ασφαλιστικώς μετά τού NAT πλοίων ορίζεται εις λίρας Αγγλίας κατά πλοίων, ως ή επομένη κλιμάκωσις :

Πλοία κόρων ολικής χωρητικότητος	Μηνιαία εισφορά εις λ.Αγγλ.
100-1000	20.00
1001-3000	40.00
3001-5000	108.00
5001-10000	144.00
10001-20000	216.00
20001-40000	240.00
40001-60000	288.00
60001-80000	336.00
80001 και άνω	394.00

***Η παρ. 1 του άρθρου 3 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 1 του Ν. 996/1979 (ΦΕΚ Α 287).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Για την κλιμάκωση της άνω εισφοράς για τα έτη 1977 και 1978 βλέπε άρθρο 1 παρ. 2 του Ν. 996/1979 (ΦΕΚ Α 287).

2. Η κατά το άρθρον 2 παρ. 1 περίπτ. β' του παρόντος, μηνιαία πρόσθετος εισφορά των υπό Ελληνικήν σημαίαν επιβατηγών πλοίων ορίζεται εις έξι (6) σελίνια λίρας Αγγλίας δι' έκαστον των επί πλοίων υπηρετούντων Αρχιθαλαμηπόλων, Θαλαμηπόλων και Επικούρων. Κλάσμα μηνός ανώτερον των δέκα πέντε(15) ημερών λογίζεται ως ολόκληρος μήν.

3. Αι εν παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου εισφοραί συμβεβαιούνται και συνιπράττονται διά των ναυτολογίων ή των εις το NAT υποβαλλομένων καταστάσεων διά τα υπό Ξένας σημαίας συμβεβλημένα μετ' αυτού πλοία, κατά την εξόφλησιν τούτων, εφαρμοζομένων διά την είσπραξιν αυτών αναλόγως των περί NAT ισχυουσών διατάξεων, κατατίθενται δε μερίμνη του NAT παρά Ελληνική Τραπεζή οριζομένη δι' αποφάσεως του Υπουργού Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και αποτελούν ίδιον λογαριασμόν, υπό τον τίτλον Κεφάλαιον Ναυτικής Εκπαιδύσεως (ΚΝΕ), η διαχείρισις του οποίου διέπεται υπό των διατάξεων του παρόντος.

4. Εκ των κατά το παρόν άρθρον εισπραττομένων υπό του NAT ετησίων εισφορών υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαιδύσεως ποσοστόν εκ δέκα πέντε επί τοις εκατόν (15%), αποδίδεται ανά εξαμήνον, απ' ευθείας εις τα ανεγνωρισμένα επαγγελματικά σωματεία πλοιοκτητών κατ' αναλογίαν καθοριζομένην εκάστοτε υπό του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, βάσει της εισφερούσης εις το ΚΝΕ ολικής χωρητικότητος της τριακοστής πρώτης Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους, της ανηκούσης εις έκαστον επαγγελματικόν σωματείων πλοιοκτητών. Το ποσοστόν τούτο διατίθεται κατά

τα εν τοις οικείοις καταστατικοίς οριζόμενα, διά την προσέλκυσιν εις το ναυτικόν επάγγελμα την προαγωγήν του μορφωτικού και επαγγελματικού εν γένει επιπέδου των ναυτικών και των περί την ναυτιλίαν ασχολουμένων, ως και διά την παρακολούθησιν των διεθνών ναυτιλιακών εξελίξεων και συμμετοχήν εις πάσης φύσεως συναφείς εκδηλώσεις και διεθνείς διασκέψεις και συνέδρια.

***Το παρόν άρθρο περιελήφθη στο άρθρο 102 του Π.Δ. 913/1978

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 31 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΒΔ 18-//1954 (ΒΔ ΦΕΚ Α 27 1954): ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ περί διπλωμάτων, πτυχίων, αδειών ναυτ. ικανότητας ΕΝ (71451)

Άρθρο :17

Επαγγελματικά προσόντα αναγνωριζόμενα
εις απομακρυνομένους εκ του Λιμενικού
Σώματος Αξιωματικούς

ύΑρθρ. 17

(ύΑρθρ. 16 παρ. 1 Ν.Δ. 2689/1953 και άρθρ. 4 Νομ. 2020/1952).

1. (***) Κατηργήθη δια του άρθρ. 8 της υπύ αριθ. 13916/1961 αποφ. Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας).

2. Μόνιμοι αξιωματικοί απομακρυνθέντες των τάξεων του Λ.Σ. πλην των λόγω επαγγελματικής τιμής, και ευδοκιμούντες εις κανονικάς εξετάσεις, λαμβάνουσι δίπλωμα πλοιάρχου βύ τάξεως, εφύ όσον πλην των γενικών προσόντων κέκτηνται και υπερτετραετή υπηρεσίαν επί εμπορικών πλοίων, εξ ης διετή τουλάχιστον υπό ιδιότητα αξιωματικού καταστρώματος.

Άρθρο :18

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :2

Επαγγελματικά προσόντα αναγνωριζόμενα
εις τους απομακρυνομένους εκ του Β.Ν.
Αξιωματικούς

ύΑρθρ. 18

(ύΑρθρ. 105 Α.Ν. 794/1948, 13 Ν.Δ. 1044/1949 και άρθρ. 16 παρ. 4 και 24 Ν.Δ. 2689/53). 1. Μόνιμοι μάχιμοι αξιωματικοί του Β.Ν. απομακρυνθέντες οπωσδήποτε των τάξεων, πλην λόγω επαγγελματικής ανικανότητας, κέκτηνται αυτοδικαίως δίπλωμα πλοιάρχου εμπορικών πλοίων Αύ, Β` ή Γ` τάξεως κατά τας κάτωθι διακρίσεις εφύ όσον έφερον εν ενεργεία τον αντιστοίχως σημειούμενον βαθμόν.

α) Δίπλωμα πλοιάρχου αύ τάξεως:

Οι αντιπλοίαρχοι και άνω.

Οι Πλωτάρχει οι έχοντες διετή θαλασσίαν υπηρεσίαν αύ εις το βαθμόν του πλωτάρχου εξ ης εν έτος τουλάχιστον ως κυβερνήται.

β) Δίπλωμα πλοιάρχου βύ τάξεως.

Οι λοιποί Πλωτάρχει και Υποπλοίαρχοι.

Οι Ανθυποπλοίαρχοι οι έχοντες συμπληρώσει εις τον βαθμόν Ανθυποπλοίαρχου τετραετή υπηρεσίαν εξ ης διετή τουλάχιστον θαλασσίαν υπηρεσίαν αύ.

γ) Δίπλωμα πλοίαρχου γύ τάξεως.

Οι λοιποί Ανθυποπλοίαρχοι ή Σημαιοφόροι έχοντες, οι τελευταίοι ούτοι, τουλάχιστον διετή θαλασσίαν υπηρεσίαν αύ ως Σημαιοφόροι.

Οι κατά τας ανωτέρω διατάξεις δικαιούμενοι διπλώματος πλοίαρχου αύ τάξεως δέον επί πλέον να κέκτηνται εννεατή συνολικήν θαλασσίαν υπηρεσίαν εν τω Β.Ν. από του βαθμού του Σημαιοφόρου και οι δικαιούμενοι διπλώματος πλοίαρχου βύ τάξεως τετραετή τοιαύτην.

2. Δια τον υπολογισμόν της ως άνω εννεατούς ή τετραετούς συνολικής θαλασσίας υπηρεσίας προς απόκτησιν διπλώματος αύ ή βύ τάξεως προσμετρείται και επί πλοίου του Εμπορικού Ναυτικού αποκτηθείσα προ της οριστικής εκ της τάξεως του Β.Ν. απομακρύνσεως υπηρεσία υπό ιδιότητα αξιωματικού καταστρώματος.

3. Εις τας ανωτέρω διατάξεις δεν υπάγονται οι διατελούντες εις ειδικήν μονιμότητα μάχιμοι αξιωματικοί Β.Ν. εκτός εάν προ της θέσεώς των εις την κατάστασιν ταύτην θα ηδύναντο, ως συμπληρώσαντες τα εν τη προηγουμένη παραγράφω προβλεπόμενα προσόντα, να αποκτήσωσιν εν των διπλωμάτων πλοίαρχου Ε.Ν.

4. Μόνιμοι αξιωματικοί μηχανικοί του Β.Ν. απομακρυνθέντες ή απομακρυνόμενοι οπωσδήποτε των τάξεων, πλην λόγω επαγγελματικής αναικανότητος, κέκτηνται αυτοδικαίως δίπλωμα μηχανικού εμπορικών πλοίων Αύ ή Βύ` τάξεως κατά τας κάτωθι διακρίσεις εφύ όσον εν ενεργεία έφερον βαθμόν αξιωματικού.

Δίπλωμα μηχανικού Αύ τάξεως.

α) Οι αξιωματικοί μηχανικοί εξ υπαξιωματικών προσερχόμενοι,

β) Οι αξιωματικοί μηχανικοί εκ Σ.Ν.Δ. προερχόμενοι οι έχοντες τριετή τουλάχιστον θαλασσίαν υπηρεσίαν ως αξιωματικοί.

Δίπλωμα μηχανικού Βύ τάξεως.

Οι λοιποί αξιωματικοί μηχανικοί εκ Σ.Ν.Δ. προερχόμενοι.

5. Εις απάσας τας περιπτώσεις απονομής διπλώματος μηχανικού Α` τάξεως βάσει ειδικών διατάξεων δέον απαραίτητως όπως ο υποψήφιος προς απόκτησιν αυτού κέκτηται ετησίαν τουλάχιστον θαλασσίαν υπηρεσίαν επί πλοίων εν ενεργεία υπό ιδιότητα αξιωματικού μηχανικού.

6. Τα εν παρ. 4 του παρόντος άρθρου διπλώματα είναι διπλώματα ατμομηχανικού, οι κεκτημένοι όμως ή αποκτώντες ταύτα συμφώνως προς τας διατάξεις της αυτής παραγράφου, λαμβάνουσι και αντίστοιχον δίπλωμα μηχανικού μηχανών εσωτερικής καύσεως, ως απέκτησαν και το δίπλωμα του ατμομηχανικού, εφ` όσον υπηρέτησαν ως τοιοῦτοι επί εξάμηνον τουλάχιστον εις πολεμικά ή βοηθητικά πλοία ή υπηρεσίας του Β.Ν. όπου λειτουργούσι μηχαναί εσωτερικής καύσεως πραγματικής δυνάμεως ουχί μικροτέρας των 150 πραγματικών ίππων.

7. Η κατά τας προηγουμένας παραγράφους θαλασσία υπηρεσία δέον να έχη διανυθή επί εμπορικού ή πολεμικού ή βοηθητικού πλοίου διατελούντος εις κατάστασιν ενεργείας.

8-9. (***)Κατηργήθησαν διά του άρθρ. 8 της υπ` αριθ. 13916/1961 αποφ. Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας).

Άρθρο :19

Επαγγελματικά προσόντα αναγνωριζόμενα
εις τους απομακρυνόμενους εκ του
Β.Ν. αξιωματικούς πληρωμάτων

Άρθρον 19.

(Άρθρ. 111 Α.Ν. 794/1948). 1. Μόνιμοι αξιωματικοί Πληρωμάτων του Βασιλικού Ναυτικού απομακρυνθέντες ή απομακρυνόμενοι οπωσδήποτε των τάξεων, πλην λόγω επαγγελματικής ανικανότητας, κέκτηνται αυτοδικαίως δίπλωμα πλοίαρχου εμπορικών πλοίων Βας ή Γης τάξεως κατά τας κάτωθι διακρίσεις, εφ' όσον έφερον εν ενεργεία τον αντιστοίχως σημειούμενον βαθμόν.

Δίπλωμα Β` τάξεως. Οι Υποπλοίαρχοι οι έχοντες τουλάχιστον συνολικήν εξαστηή θαλασσίαν υπηρεσίαν ως κυβερνήται, διανυθείσαν εις τον βαθμόν του αξιωματικού ή αρχικελευστού.

Δίπλωμα Γ` τάξεως. Οι Υποπλοίαρχοι, Ανθυποπλοίαρχοι, ή Σημαιοφόροι οι έχοντες τετραετή τουλάχιστον συνολικήν θαλασσίαν υπηρεσίαν ως κυβερνήται, διανυθείσαν εις τον βαθμόν του αξιωματικού ή Αρχικελευστού.

Η θαλασσία υπηρεσία δέον να έχη διανυθή επί πολεμικών ή βοηθητικών πλοίων του Β.Ν. διατελούντων εις κατάστασιν ενεργείας.

2. Μόνιμοι αξιωματικοί πληρωμάτων Β.Ν. ειδικότητος τηλεγραφητού, απομακρυνθέντες ή απομακρυνόμενοι οπωσδήποτε των τάξεων πλην λόγω επαγγελματικής ανικανότητας, κέκτηνται αυτοδικαίως δίπλωμα ραδιοτηλεγραφητού Ε.Ν.Α` τάξεως.

3. Μόνιμοι αξιωματικοί διαχειρισταί του Β.Ν. απομακρυνθέντες ή απομακρυνόμενοι οπωσδήποτε των τάξεων πλην λόγω επαγγελματικής ανικανότητας, κέκτηνται αυτοδικαίως δίπλωμα Β` τάξεως οικονομικού αξιωματικού του Ε.Ν.

Άρθρο :20

Επαγγελματικά προσόντα αναγνωριζόμενα
εις απομακρυνόμενους Υπαξιωματικούς
Αρμενισταί

Άρθρον 20.

(Άρθρ. 22 Α.Ν. 907/1937). Μόνιμοι Αρχικελευσταί και Κελευσταί του Β.Ν. ειδικότητος αρμενιστού, οπωσδήποτε απομακρυνθέντες ή απομακρυνόμενοι των τάξεων του Β.Ν. πλην λόγω επαγγελματικής ανικανότητας δικαιούνται λαμβάνειν άνευ εξετάσεων, οι μεν Αρχικελευσταί πτυχίον ναυκλήρου ή κυβερνήτου α` τάξεως, οι δε Κελευσταί πτυχίον κυβερνήτου ρυμουλκών ή πτυχίον κυβερνήτου β` τάξεως. Οι Κελευσταί δύνανται προσθέτως να μετάσχωσιν, άνευ ετέρου προσόντος, εξετάσεων προς απόκτησιν πτυχίου κυβερνήτου α` τάξεως ή ναυκλήρου.

Άρθρο :21

Μηχανικοί

Άρθρον 21.

(Αρθρ. 29 Α.Ν. 907/1937 και 17 εδαφ. γ` Ν. 34/1946). 1. Μόνιμοι Υπαξιωματικοί μηχανικοί του Β.Ν. οπωσδήποτε απομακρυνθέντες ή απομακρυνόμενοι των τάξεων του Β. Ναυτικού πλην λόγω επαγγελματικής ανικανότητας, λαμβάνουσι δίπλωμα ατμομηχανικού άνευ εξετάσεων κατά τας κάτωθι διακρίσεις, εφ` όσον έφερον εν ενεργεία τον αντιστοίχως σημειούμενον βαθμόν.

α) Οι από του βαθμού του Κελευστού συμπεριλαμβανομένου και άνω, εφ` όσον κέκτηνται συνολικήν υπηρεσίαν εν τω Β.Ν. από του βαθμού του δοκίμου Υποκελευστού και άνω 10 τουλάχιστον ετών, εξ ης εξαετή τουλάχιστον θαλασσίαν υπηρεσίαν επί πλοίων εν ενεργεία δίπλωμα ατμομηχανικού β` τάξεως.

β) Οι από του βαθμού του δοκίμου Υποκελευστού συμπεριλαμβανομένου και άνω, εφ` όσον κέκτηνται συνολικήν υπηρεσίαν εν τω Β. Ναυτικώ από του βαθμού του δοκίμου Υποκελευστού πέντε τουλάχιστον ετών εξ ης τριετή τουλάχιστον θαλασσίαν υπηρεσίαν επί πλοίων εν ενεργεία δίπλωμα ατμομηχανικού γ` τάξεως.

Άρθρο 22

Άρθρον 22.

(Αρθρ. 18 Α.Ν. 1104/1938). Οι κατά το αρθρ. 21 αποκτώντες δίπλωμα ατμομηχανικού λαμβάνουσι και αντίστοιχον δίπλωμα μηχανικού μηχανών εσωτερικής καύσεως, ως απέκτησαν και το δίπλωμα του ατμομηχανικού εφ` όσον υπηρέτησαν ως τοιοῦτοι επί εξαμήνον τουλάχιστον εις πολεμικά ή βοηθητικά πλοία του Β.Ν. εν ενεργεία ή υπηρεσίας, εφ` ων λειτουργούσι μηχαναί εσωτερικής καύσεως δυνάμεως τουλάχιστον 150 ΒΗΡ.

Άρθρο 23

Τηλεγραφηταί

Άρθρον 23.

(Αρθρ. 18 Ν. 34/1946). Μόνιμοι Αρχικελευσταί, Κελευσταί και Υποκελευσταί α` και β` τάξεως του Β.Ν. κέκτημένοι τουλάχιστον πενταετή υπηρεσίαν τηλεγραφητού εν τω Β.Ν. μετά την εκ της Ραδιοτηλεγραφικής Σχολής αποφοίτησίν των εξ ης ενός και ημίσεος έτους τουλάχιστον θαλασσίαν υπηρεσίαν εν ενεργεία εν τω Β.Ν. λαμβάνουν δίπλωμα ραδιοτηλεγραφητού β` τάξεως άνευ εξετάσεων ή δικαιούνται να μετάσχουν εξετάσεων προς απόκτησιν διπλώματος απ` ευθείας ραδιοτηλεγραφητού α` τάξεως.

Άρθρο 24

Υπαξιωματικοί Β. Αεροπορίας

Άρθρον 24.

(Αρθρ. 5 Ν.Δ. 2020/1952). Μόνιμοι Υπαξιωματικοί Β. Αεροπορίας

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 32 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 145 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 27/1975: ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (31750)

Άρθρο :25

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :71

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 36

Προισχύσασες μορφές άρθρου :3

ΤΜΗΜΑ Γ'

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

Εγκαταστάσεις αλλοδαπών
ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: "Δεν υπάγονται στις διατάξεις του ν. 1676/1986 (ΦΕΚ 204 Α), ως ισχύει, οι αλλοδαπές εταιρείες που έχουν εγκαταστήσει ή εγκαθιστούν γραφεία ή υποκαταστήματα στην Ελλάδα δυνάμει του άρθρου 25 του ν.27/1975 (ΦΕΚ 77 Α), όπως ισχύει, οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες πλοίων του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953 (ΦΕΚ 317 Α) και οι Ειδικές Ναυτικές Επιχειρήσεις που συνιστώνται ή έχουν συσταθεί σύμφωνα με τον όρο 16 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953. Η ρύθμιση ισχύει από την κατάθεση της (***) 25.6.2009) στη Βουλή".
(άρθρο 10 Ν.3783/2009, ΦΕΚ Α 136/7.8.2009.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με τα άρθρα 34-35 Ν.3427/2005, ΦΕΚ Α 312/27.12.2005, ορίζεται ότι:

"Άρθρ.34 "Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που έχουν υπαχθεί ή θα υπαχθούν στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν 27/1975 (ΦΕΚ 77 Α), διέπονται αποκλειστικά από τις διατάξεις αυτού και του αν. 378/1968 (ΦΕΚ 82 Α), όπως ισχύουν καθώς και από τις κανονιστικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση των νόμων αυτών χωρίς να ισχύουν οι αναφορές τους στον α. ν 89/1967"

Άρθρ.35 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του προηγούμενου άρθρου, καταργούνται από 1ης Ιανουαρίου 2006 όλες οι κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή του α.ν. 89/1967".

Άρθρο 25

Εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών
ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

1. Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται,

υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η ανωτέρω δυνατότητα παρέχεται κατ' εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτητρίες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιασδήποτε χωρητικότητας.

"Τα παραπάνω γραφεία ή υποκαταστήματα απολαμβάνουν των αναφερομένων στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου διευκολύνσεων και απαλλαγών, εφόσον καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος ή ευρώ:

α. Τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δολλαρίων Η.Π.Α. και

β. Όλες γενικά τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων."

** Το τρίτο εδάφιο της παρ.1 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.6α άρθρου 4 Ν.3752/2009,ΦΕΚ Α 40/4.3.2009.Με την παρ.6β του αυτού άρθρου και νόμου ορίζεται ότι:

"β. Η ρύθμιση της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου έχει ισχύ από την 1.1.2007 και καταλαμβάνει και τις επιχειρήσεις που ήδη έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975, όπως έχει τροποποιηθεί".

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες της εφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου αυτής.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, δύναται να αυξάνεται το προβλεπόμενο στην προηγούμενη παράγραφο κατώτατο όριο εισαγωγής συναλλάγματος για κάλυψη δαπανών λειτουργίας γραφείων ή υποκαταστημάτων, τα οποία εγκαθίστανται μετά την έναρξη της ισχύος της απόφασης αυτής.

3. Οι απαλλαγές και διευκολύνσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού είναι:

α. Απαλλαγή από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς ή κρατήσεως υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου για το εισόδημα αυτών, που αποκτάται από εργασίες ή παροχή υπηρεσιών περί των η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού. Επίσης, παρέχεται απαλλαγή από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών Φ.Κ.Ε. και από κάθε τέλος χαρτοσήμου αντικειμενικώς ή οποιασδήποτε κράτησης ή τέλους υπέρ τρίτου, πλην των ανταποδοτικών, των συμβάσεων, των εισπράξεων και πληρωμών και γενικώς οποιωνδήποτε πράξεων που διενεργούνται υπό τα ως άνω γραφεία ή υποκαταστήματα ή για λογαριασμό των αντιπροσωπευόμενων από αυτά επιχειρήσεων για τις οποίες η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού.

Για την καταβολή φόρου προστιθέμενης αξίας εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του ν.1642/1986.

β. Χορηγείται στο πάσης φύσεως αλλοδαπό προσωπικό των επιχειρήσεων τούτων άδεια εργασίας στην Ελλάδα για χρονικό διάστημα μέχρι δύο (2) ετών. Η άδεια αυτή δύναται να παρατείνεται ανά διετία απεριορίστως και εφόσον ισχύει η υπαγωγή των επιχειρήσεων τούτων στις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η αίτηση για την παροχή άδειας εργασίας και παραμονής ή παρατάσεως της ήδη χορηγηθείσας τοιαύτης άδειας, πρέπει να συνοδεύεται και από υπεύθυνη δήλωση του εκπροσώπου της επιχείρησης ότι ο αιτών αλλοδαπός ανήκει στο προσωπικό αυτής και εργάζεται αποκλειστικά δι αυτήν.

γ. Επιτρέπεται η ταχυδρομική συστημένων επιστολών στο εξωτερικό, χωρίς να προσκομίζονται στο Ταχυδρομείο για έλεγχο, εφόσον στο φάκελο αναγράφεται η επωνυμία του αποστολέα, έχει τεθεί η σφραγίδα της επιχείρησης και η μονογραφή του εκπροσώπου του εγκατασταθέντος γραφείου ή υποκαταστήματος.

4. Στην κοινή απόφαση, που παρέχεται άδεια εγκαταστάσεως, καθορίζονται το είδος των εργασιών ή υπηρεσιών, τις οποίες παρέχει το

- 147 -

γραφείο ή υποκατάστημα και γενικά οι όροι λειτουργίας του. Το ποσό της εγγύησης προς το Δημόσιο για τη συμμόρφωση του γραφείου ή υποκαταστήματος προς τους όρους της κοινής απόφασης, καθώς και η προβλεπόμενη διαδικασία για την κατάπτωση ή την επιστροφή της, καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, το ποσό δε της εγγυήσεως δεν δύναται να είναι κατώτερο των πέντε χιλιάδων (5.000) δολλαρίων Η.Π.Α.

Η εγγύηση κατατίθεται στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και η κατάπτωση ή η επιστροφή της πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας κατόπιν εισηγήσεως της αρμόδιας Διευθύνσεως του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

Η εκδούσα την εγγύηση υποχρεούται εντός δέκα (10) ημερών από της κοινοποίησής της σχετικής αποφάσεως καταπτώσεως του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, να καταθέσει το προϊόν της εγγυήσεως στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) Εσόδων Αθηνών.

5. Η με κοινή απόφαση παρεχόμενη άδεια εγκατάστασης έχει πενταετή ισχύ και δεν δύναται να ανασκληθεί προ της παρόδου του χρόνου τούτου αρχομένου από της δημοσιεύσεώς της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κατά το χρονικό αυτό διάστημα δεν δύναται να μεταβληθούν οι όροι με τους οποίους χορηγήθηκε άδεια εγκαταστάσεως, χωρίς τη συναίνεση της επιχειρήσεως.

Η ανωτέρω κοινή απόφαση μετά τη λήξη της πενταετίας ανανεώνεται αυτοδίκαια, για ίσο χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτείται έκδοση νέας κοινής υπουργικής απόφασης, εφόσον κατά το χρόνο λήξης της εξακολουθούν να ισχύουν οι γενικοί και ειδικοί όροι που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της αρχικής άδειας εγκατάστασης.

Σε περίπτωση παραβάσεως κάποιου όρου της άδειας εγκαταστάσεως των α.ν. 89/1967 "περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών Εμποροβιομηχανικών Εταιρειών και 378/1968 περί συμπληρώσεως του α.ν. 89/1967 "περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών Εμποροβιομηχανικών Εταιρειών" ή των διατάξεων του παρόντος άρθρου εκ μέρους της επιχειρήσεως στην οποία χορηγήθηκε η άδεια, δύναται αυτή να ανακαλείται με κοινή απόφαση των υπουργών που την έχουν εκδώσει. Οι απαλλαγές που προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου αίρονται από το χρόνο που έγινε η παράβαση.

6. Κάθε διαφορά που ανακύπτει μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της αλλοδαπής επιχειρήσεως, αναγόμενη στην ερμηνεία ή σε κενά της αποφάσεως εγκαταστάσεως ή την ανάκληση της άδειας εγκαταστάσεως, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, λύεται αποκλειστικά με διαιτησία ενώπιον δύο διαιτητών, από τους οποίους ο ένας ορίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο, ο δε άλλος από την αλλοδαπή επιχείρηση.

Σαν διαιτητής του Ελληνικού Δημοσίου ορίζεται από την Ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Σύμβουλος ή Πάρεδρος αυτού. Σε περίπτωση που ένα από τα δύο μέρη, αν και προσκλήθηκε από τον επισπεύδοντα τη διενέργεια της διαιτησίας, καθυστερήσει πέραν των τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία της κοινοποίησης της αιτήσεως περί διαιτησίας να προβεί στο διορισμό διαιτητού, αυτός, μετά από αίτηση του επισπεύδοντος, διορίζεται από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Η προς το Δημόσιο πρόσκληση για διαιτησία υποβάλλεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και δεν απαιτείται κοινοποίηση σε άλλο υπουργείο.

Σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών, ορίζεται από αυτούς επιδιαιτητής και σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών για το πρόσωπο του επιδιαιτητή, αυτό ορίζεται μετά από αίτηση οποιουδήποτε από τα ενδιαφερόμενα μέρη, από τον Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, από τα μέλη του Δικαστηρίου αυτού. Η απόφαση της διαιτησίας είναι αμετάκλητη και εκτελεστή.

Εκτελείται δε χωρίς να είναι ανάγκη να περιφθεί τον τύπο της εκτέλεσης. Καμιά αναστολή ή αναβολή εκτελέσεως της διαιτητικής αποφάσεως ή της λοιπής διαδικασίας επιτρέπεται.

Τα έξοδα της διαιτησίας προκαταβάλλονται από τον αιτούντα, βαρύνουν όμως τελικά το διάδικο που θα ηττηθεί.

7. Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων εφαρμόζονται ανάλογα με τις ίδιες προϋποθέσεις και στις ημεδαπές επιχειρήσεις που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά τις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εργασίες ή υπηρεσίες. Η διανομή κερδών στους εταίρους ημεδαπών εταιρειών περιορισμένης ευθύνης του ν.3190/1955, που υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος άρθρου, καθώς και όσες έχουν ήδη υπαχθεί

*Ναυτική
Διαίτησία*

- 148 -

στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975, απαλλάσσεται από παντός φόρου εισοδήματος.

"8. Επιχειρήσεις, που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 7 του παρόντος άρθρου, οι οποίες διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία, δύνανται κατ' εξαίρεση να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που διενεργούνται από το Υπουργείο Εθνικής Αμυνας και να εισπράττουν το ναύλο σε ευρώ. Ο εισπραττόμενος για τις ανωτέρω μεταφορές ναύλος δύναται να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη λοιπών δαπανών εκτός των ετήσιων δαπανών λειτουργίας του γραφείου στην Ελλάδα."

*** Η παρ.8 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.7 άρθρου 4 Ν.3752/2009, ΦΕΚ Α 40/4.3.2009.

("9. Οι επιχειρήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 7 του παρόντος άρθρου και διενεργούν πάσης φύσεως ενδοκοινοτικές συναλλαγές δύνανται να καλύπτουν με ευρώ τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας των γραφείων τους, καθώς επίσης και όλες τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων.")

*** Η άνω παρ.9 η οποία είχε προστεθεί (αναριθμουμένων των παρ.9 και 10 σε 10 και 11 αντιστοίχως) με το άρθρο έκτο Ν.3550/2007, ΦΕΚ Α 72, ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ και οι παρ.10 και 11 αναριθμήθηκαν και πάλι σε 9 και 10 αντίστοιχα με την παρ.8 άρθρου 4 Ν.3752/2009, ΦΕΚ Α 40/4.3.2009.

9 (10) (9). Οι διατάξεις του ν. 791/1978 (ΦΕΚ 109 Α') έχουν εφαρμογή και επί των αλλοδαπών εταιρειών πλοιοκτητριών πλοίων με ξένη σημαία, εφόσον τα πλοία τους διαχειρίζονται ή διεχειρίζονταν γραφεία ή υποκαταστήματα εταιρειών του παρόντος άρθρου.

***Το άρθρο 25, όπως είχε αντικατασταθεί με το άρθρ.28 Ν.814/1978 και τροποποιηθεί με το άρθρο 77 παρ.5 Ν.1892/1990, αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 4 του Ν.2234/1994 (Α 142).

10 (11) "10. Η ισχύς των κοινών αποφάσεων των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, με τις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια εγκατάστασης γραφείου στην Ελλάδα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών, σύμφωνα με τις διατάξεις των α.ν. 89/1967, 378/1968 και ν. 27/1975, 814/1978, παρατείνεται μετά τη λήξη της πενταετίας μέχρι τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως όμοιας κοινής υπουργικής απόφασης για χορήγηση νέας άδειας εγκατάστασης γραφείου στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 814/1978 ή του παρόντος νόμου, εφόσον οι εταιρείες που αναφέρονται σε αυτές έχουν υποβάλει ή θα υποβάλουν τη σχετική αίτησή τους στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πριν τη λήξη της πενταετίας.

Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται ανάλογα και στις κοινές υπουργικές αποφάσεις που αφορούν την υπαγωγή ημεδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στις διατάξεις των προαναφερθέντων νόμων".

*** Η παρ.10 προστέθηκε με το άρθρο 25 Ν.2515/1997 (ΦΕΚ Α 154/25-7-1997).

*** Η άνω νέα παρ.9 προστέθηκε και οι παρ.9 και 10 αναριθμήθηκαν σε 10 και 11 αντιστοίχως, ως άνω, με το άρθρο έκτο Ν.3550/2007, ΦΕΚ Α 72/26.3.2007.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 33 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 150 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

N 4048/2012: Ρυθμιστική Διακυβέρνηση: Αρχές, Διαδικασίες και Μέσα Καλής Νομοθέτησης (563288)

Άρθρο :7

Άρθρο 7

Ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων

1. Κάθε σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, καθώς και κανονιστική απόφαση μείζονος οικονομικής ή κοινωνικής σημασίας, συνοδεύεται από ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων, στην οποία περιλαμβάνονται και η τεκμηρίωση της τήρησης των αρχών του άρθρου 2, καθώς και τα οριζόμενα στις περιπτώσεις α' έως δ' του άρθρου 4. Η ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων υποβάλλεται μαζί με το σχέδιο των διατάξεων στο Γραφείο Καλής Νομοθέτησης που προβλέπεται στο άρθρο 14.

2. Το Γραφείο Καλής Νομοθέτησης και η Ανεξάρτητη Αρχή Συνήγορος του Πολίτη συνεργάζονται με τα Γραφεία Νομοθετικής Πρωτοβουλίας των Υπουργείων που προβλέπονται στο άρθρο 14 για τη βελτίωση της ποιότητας της ανάλυσης συνεπειών ρυθμίσεων.

3. Εφόσον πρόκειται για σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, η ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων, καθώς και οι παρατηρήσεις του Γραφείου Καλής Νομοθέτησης επ' αυτής κατατίθενται στη Βουλή και αναρτώνται στο δικτυακό τόπο της Βουλής.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 35 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 152 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

N 3852/2010: ΟΤΑ: Αρμοδ/τες-ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ-Εκλογές, Μητρ. Περιφέρεια κλπ. (Βλ. Ν.4071/2012- άρθρο 0) (514972)

Άρθρο :208

Άρθρο 208

Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής

1. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής και καθορίζονται οι πόροι, η Διοίκηση και η έδρα του. Το νομικό αυτό πρόσωπο υπάγεται στην εποπτεία του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Το Ινστιτούτο ενεργεί ως σύμβουλος του κράτους και της αυτοΔιοίκησης για τα θέματα χάραξης και άσκησης πολιτικών ως προς τις νησιωτικές περιοχές και συνεργάζεται με ανώτατα εκπαιδευτικά Ιδρύματα της ημεδαπής και της αλλοδαπής, καθώς και με ομοειδούς αντικειμένου Ινστιτούτα της αλλοδαπής. Για το σκοπό αυτόν συντάσσει και υποβάλλει ετήσια έκθεση απολογισμού της δράσης του στον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων.

2. Ειδικότεροι σκοποί του Ινστιτούτου Νησιωτικής Πολιτικής είναι η έρευνα και η εκπόνηση μελετών για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 36 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 154 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :2

Άρθρο 2

Ορισμοί

1. "Μεταφορέας" είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς.
2. "Επιβάτης" είναι ο χρήστης των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.
3. "Εκδότης" είναι το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που εκδίδει εισιτήρια επιβατών και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, δυνάμενος να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε αποδεκτό σύμφωνα με τη νομοθεσία τεχνικό μέσο έκδοσης τους.
4. "Άτομο μειωμένης κινητικότητας" είναι κάθε άτομο, το οποίο λόγω αναπηρίας ή λόγω της φύσης της ασθένειάς του αντιμετωπίζει ιδιαίτερες δυσχέρειες και προβλήματα κατά τη χρησιμοποίηση των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, ιδίως δε άτομα με κινητικές, αισθητηριακές αναπηρίες, με προβλήματα αντίληψης και επικοινωνίας, χρόνια νεφροπάθεια τελικού σταδίου, αιμορροφιλία, θαλασσαιμία, σακχαρώδη διαβήτη τύπου 1, συγγενή καρδιοπάθεια.
5. "Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς" είναι η σύμβαση η οποία συνάπτεται μεταξύ του μεταφορέα ή/και του εκδότη αφ' ενός και του επιβάτη αφ' ετέρου και με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει, κατά περίπτωση, την υποχρέωση μεταφοράς του επιβάτη, των αποσκευών του και του οχήματος του στον τόπο προορισμού, σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις των κειμένων διατάξεων και του αποδεικτικού της μεταφοράς εγγράφου (εισιτηρίου, απόδειξης μεταφοράς οχήματος).
6. "Εισιτήριο" είναι το έγκυρο έγγραφο που χρησιμεύει ως αποδεικτικό της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς ή ισοδύναμο του υπό άλλη μορφή, αποδεκτό σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής.
7. "Ναύλος" είναι το χρηματικό ποσό που αναγράφεται στο εισιτήριο και το οποίο αποτελεί το αντίτιμο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα που απορρέουν από τη Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, χωρίς τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ).
8. "Ακύρωση" νοείται η μη πραγματοποίηση προγραμματισμένου ή έκτακτου δρομολογίου για το οποίο έχει εκδοθεί τουλάχιστον ένα εισιτήριο.

- 155 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :4

ΜΕΡΟΣ Β` ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
Άρθρο 4

Επιστροφή ναύλου - αποζημιώσεις - έκπτωση ναύλου ατόμων μειωμένης κινητικότητας

1. Ο επιβάτης δικαιούται:

α) Την παροχή της κατηγορίας της θέσης και σε περίπτωση καμπίνας, τον τύπο καμπίνας που συμφωνήθηκε για το συγκεκριμένο πλοίο και ταξίδι. Σε περίπτωση μη παροχής τους ο επιβάτης δικαιούται είτε να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση λαμβάνοντας την αξία του ναύλου επιβάτη και οχήματος που κατέβαλε και χρηματική αποζημίωση προσαυξημένη κατά ποσοστό 100% επί της τιμής του ναύλου εισιτηρίου επιβάτη είτε να ταξιδέψει σε θέση κατώτερη από εκείνη για την οποία κατέβαλε το αντίτιμο του εισιτηρίου, λαμβάνοντας τη διαφορά της τιμής του ναύλου εισιτηρίου επιβάτη προσαυξημένη κατά 100%. Σε περίπτωση μη ασκήσεως του δικαιώματος της υπαναχώρησης, εάν ο μεταφορέας διαθέσει στον επιβάτη θέση ανώτερη από εκείνη για την οποία αγοράσθηκε το εισιτήριο, δεν δικαιούται να απαιτήσει τη διαφορά της επιπλέον πληρωμής, εκτός εάν η διάθεση της ανώτερης θέσης έγινε κατόπιν σχετικού αιτήματος του επιβάτη, οπότε ο τελευταίος οφείλει να καταβάλλει τη διαφορά της τιμής του ναύλου μειωμένη κατά 50%.

β) Την επιστροφή ποσοστού επί της τιμής του ναύλου ή ολόκληρη την αξία του εισιτηρίου που κατέβαλε, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

αα. Επιστροφή ποσοστού τουλάχιστον 50% του ναύλου συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το ΦΠΑ, εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου έως και 12 ώρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου.

ββ. Επιστροφή ποσοστού τουλάχιστον 75% του ναύλου συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το ΦΠΑ, εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου έως και 7 ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία απόπλου του πλοίου.

γγ. Επιστροφή ολόκληρου του ναύλου συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το ΦΠΑ, εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου έως και 14 ημέρες πριν την προγραμματισμένη ημερομηνία απόπλου του πλοίου.

δδ. Επιστροφή ολόκληρου του ναύλου συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το ΦΠΑ, ανεξαρτήτως του χρόνου ειδοποίησης του μεταφορέα, όταν ο επιβάτης για λόγους ανωτέρας βίας, ιδίως για λόγους υγείας που αποδεικνύονται εγγράφως, αδυνατεί να ταξιδέψει στην προγραμματισμένη ημέρα και ώρα για την οποία εκδόθηκε το εισιτήριο μεταφοράς.

Τα δικαιώματα αυτά δεν ισχύουν προκειμένου για εισιτήριο που έχει ήδη τροποποιηθεί κατά τους όρους της κατώτερης περίπτωσης γ' στο χρονικό διάστημα των δεκατεσσάρων ημερών που προηγείται της αρχικής ημερομηνίας του ταξιδιού.

γ) Την τροποποίηση του εισιτηρίου του, εφόσον διατίθενται θέσεις για το ίδιο ή άλλο ταξίδι μέχρι και 24 ώρες πριν τον προγραμματισμένο απόπλου του πλοίου. Εφόσον η αξία του νέου εισιτηρίου είναι χαμηλότερη, ο επιβάτης δεν δικαιούται επιστροφή της διαφοράς.

2. Τα δικαιώματα της παραγράφου 1 ισχύουν και στην περίπτωση αγοράς εισιτηρίου από απόσταση με οποιονδήποτε τρόπο ή μέσω και με την προϋπόθεση της ενημέρωσης του εκδότη του εισιτηρίου εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή με άλλο μέσο αποδεκτό από τον εκδότη. Οι εκδότες οφείλουν προς τούτο να ανακοινώσουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σε χρονικό διάστημα ενός μηνός από την ισχύ του παρόντος νόμου τα λοιπά μέσα που θεωρούν αποδεκτά και να ενημερώνουν σχετικά τον επιβάτη σε κάθε αγορά εισιτηρίου από απόσταση.
3. Καθορίζεται ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλεται για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος, η χορήγηση έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται ο παρών νόμος στα άτομα μειωμένης κινητικότητας με ποσοστό αναπηρίας 80% και άνω, με την επίδειξη σχετικής απόφασης της αρμόδιας υγειονομικής επιτροπής της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης του τόπου κατοικίας τους. Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στα αναπηρικά ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινείται ο δικαιούχος του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον αυτά φέρουν ειδικές πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων των Ατόμων με Αναπηρίες (ΔΕΛΤΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ "ΑΜΑ"). Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στον συνοδό του δικαιούχου του πρώτου εδαφίου, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία-τετραπλη-γία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down.

- 157 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

N 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :5

Άρθρο 5

Αποσκευές

1. Ο επιβάτης δικαιούται να μεταφέρει χειρΑποσκευές βάρους μέχρι 50 κιλών, χωρίς να καταβάλλει ιδιαίτερο ναύλο. Τα άτομα μειωμένης κινητικότητας δικαιούνται χωρίς καταβολή ιδιαίτερου ναύλου να μεταφέρουν επιπλέον των χειραποσκευών, κάθε εξοπλισμό ή βοήθημα που απαιτείται για την αυτόνομη μετακίνησή τους, ανεξαρτήτως βάρους.
2. Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη φθορά ή απώλεια των αποσκευών εντός του πλοίου, εφόσον αυτές παραδίδονται για φύλαξη και εκδίδεται σχετική απόδειξη.

- 158 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :6

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Άρθρο 6

Καθυστέρηση απόπλου

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης του απόπλου πλοίου από την προγραμματισμένη ώρα λόγω βλάβης ή ζημιάς του πλοίου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα ο επιβάτης δικαιούται:

α. Να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να του καταβληθεί ως αποζημίωση το αντίτιμο του εισιτηρίου επιβάτη και οχήματος.

β. Να διαμείνει επί του πλοίου καθ' όλο το χρόνο της καθυστέρησης και να προωθηθεί στον προορισμό του θαλάσσιου ταξιδιού με το ίδιο πλοίο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα.

γ. Να λάβει τροφή, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, όταν η καθυστέρηση εκτείνεται πέραν των τεσσάρων ωρών από την προγραμματισμένη αρχικώς ώρα απόπλου και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό, όταν ο αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη ημέρα από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου και μεσολαμβάνουν τουλάχιστον 6 ώρες ή η καθυστέρηση αναμένεται να διαρκέσει πέραν του εξαώρου και η προγραμματισμένη ώρα απόπλου είναι μεταξύ των ωρών 00.00 έως 05.00. Εφόσον η παροχή καταλύματος δεν είναι εφικτή καταβάλλεται στον επιβάτη χρηματική αποζημίωση που ισούται με το διπλάσιο του ναύλου επιβάτη.

δ. Να λάβει χρηματική αποζημίωση ποσοτού 25% ή 50% επί του ναύλου ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του με το ίδιο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα και η καθυστέρηση ήταν μεγαλύτερη των 3 ή 6 ωρών αντίστοιχα από τον προγραμματισμένο χρόνο άφιξης του στον προορισμό του. Το δικαίωμα αυτό ασκείται στο λιμένα αναχώρησης ή άφιξης του πλοίου.

ε. Να λάβει χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη, καθώς και τον καταβληθέντα ναύλο μεταφοράς οχήματος ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον δεν προωθηθεί στον προορισμό του σε εύλογο χρόνο με το ίδιο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο με υπαιτιότητα του μεταφορέα. Ο εύλογος χρόνος δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 24 ώρες από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου.

Άρθρο :7

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Άρθρο 7

Καθυστέρηση - διακοπή ταξιδιού

1. Στην περίπτωση καθυστέρησης του ταξιδιού λόγω ζημιάς ή βλάβης του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα

- 159 -

του μεταφορέα, ο επιβάτης δικαιούται:

α. να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση οπότε και του οφείλεται ο αναλογών ναύλος επιβάτη για το υπολειπόμενο τμήμα της διαδρομής με το ίδιο πλοίο στην ίδια θέση και ο ναύλος οχήματος που αντιστοιχεί στο τμήμα μεταξύ του τελικού προορισμού και του λιμένα αποβίβασης του, είτε

β. να συνεχίσει το ταξίδι και σε περίπτωση καθυστερημένης άφιξης του στον προορισμό του μεγαλύτερης των 3 ή 6 ωρών, χρηματική αποζημίωση ποσοστού 25% ή 50% επί του ναύλου αντίστοιχα ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων.

2. Ομοίως ο επιβάτης δικαιούται χρηματική αποζημίωση ποσοστού 25% ή 50% επί του ναύλου ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων στην περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σε ενδιάμεσο λιμάνι, λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου και εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του με άλλο πλοίο με καθυστέρηση μεγαλύτερη των 3 ή 6 ωρών από τον προγραμματισμένο χρόνο άφιξης του αντίστοιχα.

3. Στην περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σε ενδιάμεσο λιμάνι, λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου και εφόσον δεν προωθήθηκε στον προορισμό του με άλλο πλοίο με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα ο επιβάτης, εφόσον δεν ασκήσει δικαίωμα υπαναχώρησης από τη σύμβαση, δικαιούται:

α. να λάβει τροφή, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα καθ' όλο το χρόνο αναμονής μέχρι τη συνέχιση του ταξιδιού του και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό, όταν ο αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη ημέρα από την προγραμματισμένη αρχικώς ώρα απόπλου από το ενδιάμεσο λιμάνι και μεσολαβούν μεταξύ τους τουλάχιστον 6 ώρες ή ο αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως υπερβαίνει το εξάωρο και η διακοπή του ταξιδιού έλαβε χώρα μεταξύ των ωρών 00.00 έως 05.00. Εφόσον η παροχή καταλύματος δεν είναι εφικτή καταβάλλεται στον επιβάτη χρηματική αποζημίωση που ισούται με το διπλάσιο του ναύλου επιβάτη και

β. χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων.

4. Η άσκηση ενός εκ των δικαιωμάτων που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 3 του παρόντος αποδεικνύεται με ενυπόγραφη συμπλήρωση από τον επιβάτη σχετικού εντύπου, που χορηγείται από τον μεταφορέα κατά την ενημέρωση του επιβάτη για το γεγονός της καθυστέρησης ή διακοπής του ταξιδιού.

Άρθρο : 8

Άρθρο 8

Απώλεια ανταπόκρισης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης του ταξιδιού, λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ή υπαιτιότητας του μεταφορέα και εξ αυτών απώλειας της ανταπόκρισης για συνέχιση του θαλάσσιου ταξιδιού, ο επιβάτης που διαθέτει εισιτήριο ανταπόκρισης, ενημερώνει σχετικά τον μεταφορέα και δικαιούται να προωθηθεί στον τελικό προορισμό του με τον προσφορότερο τρόπο, με μέριμνα και δαπάνες του τελευταίου.

2. Ο επιβάτης δικαιούται επίσης, με μέριμνα και δαπάνες του μεταφορέα, να λάβει τροφή και κατάλυμα στο λιμάνι ανταπόκρισης, όταν εξαιτίας της απώλειας ανταπόκρισης αναγκάστηκε να αναχωρήσει για τον τελικό προορισμό του την επομένη ημέρα από την άφιξη του και μεταξύ τους μεσολαβούν τουλάχιστον 6 ώρες ή όταν η άφιξη στο λιμάνι ανταπόκρισης έλαβε χώρα μεταξύ των ωρών 00.00 έως 05.00 και η αναχώρηση για τον τελικό προορισμό του αναμένεται να γίνει σε χρόνο που υπερβαίνει το εξάωρο.

- 100 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :10

Άρθρο 10
Ακύρωση ταξιδιού

1. Όταν το ταξίδι ακυρωθεί με υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα αποζημίωσης ή άλλων αντισταθμιστικών παροχών κατ' επιλογή του. Η αποζημίωση πρέπει να είναι πλήρης και να καλύπτει κάθε θετική και αποθετική ζημία την οποία ο επιβάτης αποδεδειγμένα υπέστη εκ του λόγου αυτού. Τα ανωτέρω δεν ισχύουν εάν ο επιβάτης:
 - α. ενημερωθεί μία εβδομάδα πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης και του επιστραφεί το αντίτιμο του εισιτηρίου που καταβλήθηκε ή
 - β. ενημερωθεί τουλάχιστον 12 ώρες πριν τον προγραμματισμένο απόπλου του ακυρωθέντος δρομολογίου και προωθηθεί με άλλο μέσο στον προορισμό του σε χρονικό διάστημα εντός 12 ωρών από τον προγραμματισμένο απόπλου του ακυρωθέντος δρομολογίου.
2. Κατά τόπο αρμόδια δικαστήρια για την εκδίκαση των διαφορών της προηγούμενης παραγράφου είναι είτε το δικαστήριο της έδρας του μεταφορέα είτε το δικαστήριο του τόπου κατοικίας του επιβάτη. Οι σχετικές διαφορές εκδικάζονται κατά τη διαδικασία των άρθρων 682 επ. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.
3. Όταν λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ακυρωθεί προγραμματισμένο δρομολόγιο, ο επιβάτης δικαιούται:
 - α. Να ενημερωθεί εγκαίρως και εφόσον συμφωνήσει να προωθηθεί στον προορισμό του με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα σε χρονικό διάστημα εντός 24 ωρών ή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να του επιστραφεί το αντίτιμο του εισιτηρίου.
 - β. Να λάβει τροφή και κατάλυμα, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα υπό τους όρους του άρθρου 6 περίπτωση γ', εφόσον ο επιβάτης δεν προωθηθεί στον προορισμό του ή δεν υπαναχωρήσει σύμφωνα με τα οριζόμενα στην προηγούμενη περίπτωση α'.
 - γ. Χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον δεν προωθηθεί στον προορισμό του εντός 24 ωρών με υπαιτιότητα του μεταφορέα.
4. Στην περίπτωση που δεν κατέστη δυνατή η προώθηση επιβάτη ακυρωθέντος δρομολογίου στον προορισμό του και αυτός έχει στην κατοχή του εισιτήριο επιστροφής ο επιβάτης δικαιούται επιπρόσθετα να επιστρέψει το εισιτήριο επιστροφής και να λάβει ως αποζημίωση από το μεταφορέα το αντίτιμο του εισιτηρίου που κατέβαλε.

- 161 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :12

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο 12

Καταγγελίες - παράπονα επιβατών

1. Για κάθε παράπονο ή καταγγελία κατά τη διάρκεια του πλου οι επιβάτες δύνανται να απευθύνονται στον ορισμένο για το σκοπό αυτόν αξιωματικό του πλοίου και μετά το πέρας του ταξιδιού στον εκδότη του εισιτηρίου ή το μεταφορέα ή στις Λιμενικές Αρχές. Με μέριμνα του μεταφορέα και του φορέα διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα τοποθετούνται σε εμφανή σημεία του πλοίου και του λιμένα, αντίστοιχα, έντυπα υποβολής παραπόνων στην ελληνική και αγγλική γλώσσα αναφορικά με τις προσφερθείσες επί του πλοίου υπηρεσίες. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο του εντύπου, η αρμόδια Υπηρεσία ή Υπηρεσίες εποπτείας διαχείρισης των παραπόνων και στατιστικής καταγραφής αυτών, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Βλέπε και σχετική ΥΑ 3332.12/01/09/23.2-10.3.2009 (ΦΕΚ Β' 427/10.3.2009) "Καθορισμός των διαδικασιών υποβολής παραπόνων επιβατών που ταξιδεύουν στα δρομολογημένα πλοία που διενεργούν επιβατικές θαλάσσιες ενδομεταφορές, του περιεχομένου του ειδικού εντύπου παραπόνων, καθώς και της διαχείρισης αυτών", η οποία αρχίζει να ισχύει μετά δεκαπέντε μέρες από την δημοσίευσή της (άρθρο 7).

2. Παράπονα ή καταγγελίες ατόμων μειωμένης κινητικότητας και τυχόν απαντήσεις επ' αυτών θα διαβιβάζονται και στο συμβουλευτικό όργανο της παραγράφου 8 του άρθρου 16 του παρόντος νόμου.

- 162 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

N 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :13

Άρθρο 13

Τρόπος επιστροφής εισιτηρίου-ναύλου και καταβολής χρηματικών αποζημιώσεων

1. Η επιστροφή ή η τροποποίηση του εισιτηρίου από τον επιβάτη γίνεται στον εκδότη αυτού ή στον κατά λιμένα οριζόμενο από το μεταφορέα ναυτικό πράκτορα ή σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο νομιμοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις να εκδίδει εισιτήρια επιβατών και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων για το συγκεκριμένο πλοίο.
2. Η επιστροφή ποσοστού ή ολόκληρου του ναύλου ή του αντιτίμου του εισιτηρίου και η καταβολή των τυχόν αποζημιώσεων προς τον επιβάτη βαρύνει το μεταφορέα και γίνεται κατ' επιλογή του επιβάτη από τον ίδιο, τον εκδότη του εισιτηρίου ή από τον κατά λιμένα οριζόμενο από το μεταφορέα ναυτικό πράκτορα σε μετρητά, με τραπεζική εντολή ή επιταγή εφόσον υπάρχει συγκατάθεση του επιβάτη και σε χρόνο έως και 7 ημέρες μετά την προγραμματισμένη αναχώρηση του πλοίου.
3. Η επιστροφή ναύλου ή η καταβολή αποζημίωσης συνοδεύεται με αντίγραφο σχετικής έγγραφης απόδειξης που χορηγείται προς τον επιβάτη.
4. Η επιστροφή ναύλου, η καταβολή τυχόν αποζημίωσης και η τροποποίηση του εισιτηρίου γίνεται με παράδοση από τον επιβάτη του σώματος του εισιτηρίου ή του αποκόμματος.

- 163 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

Ν 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :14

ΜΕΡΟΣ Γ' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 14

Υποχρεώσεις επιβατών

Ο επιβάτης υποχρεούται:

1. Να προσέρχεται στο πλοίο μισή ώρα πριν την προγραμματισμένη ώρα απόπλου.
2. Να φέρει το όχημα στο χώρο αναμονής φόρτωσης 1 ώρα πριν τον απόπλου.
3. Να επιδεικνύει το εισιτήριο του κατά την επιβίβαση και τον έλεγχο και να καταλαμβάνει την αντίστοιχη θέση ή κλίνη που αναγράφεται σε αυτό.
4. Να τοποθετεί ογκώδεις Αποσκευές ή αντικείμενα στους ειδικούς χώρους ώστε να μην παρεμποδίζεται η διέλευση των επιβατών στους διαδρόμους του πλοίου.
5. Να συμμορφώνεται στις οδηγίες των αρμόδιων προσώπων του πλοίου που σχετίζονται με την ησυχία, ευταξία, καθαριότητα και ασφάλεια του πλοίου.
6. Να συμμορφώνεται στους κανονισμούς του πλοίου, καθώς και στις οδηγίες του πλοίαρχου ή του προσωπικού του πλοίου.
7. Να μην τοποθετεί Αποσκευές ή αντικείμενα στα καθίσματα ή τις θέσεις επιβατών.
8. Να μην παραμένει στους χώρους οχημάτων. Εξαιρούνται οι οδηγοί τους, κατά την είσοδο και έξοδο των οχημάτων από τα πλοία.
9. Να μην μεταφέρει εκρηκτικές, εύφλεκτες, εμπρηστικές και γενικά επικίνδυνες ύλες.
10. Να δίνει, κατά την ηλεκτρονική κράτηση ή την έκδοση του εισιτηρίου, ακριβή στοιχεία ταυτότητας του, αριθμό τηλεφώνου επικοινωνίας και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, με αποκλειστικό σκοπό την ενημέρωση του από το μεταφορέα σε περίπτωση καθυστέρησης, ακύρωσης ή ματαίωσης του δρομολογίου του πλοίου. Σε περίπτωση μη επιθυμίας του επιβάτη να γνωστοποιήσει στοιχεία επικοινωνίας, αυτή καταχωρείται εγγράφως από τον εκδότη επί του εισιτηρίου. Σε περίπτωση ηλεκτρονικής κράτησης, ο επιβάτης συμπληρώνει τα στοιχεία επικοινωνίας του στη σχετική ηλεκτρονική φόρμα ή συμπληρώνει την επιλογή "Δεν επιθυμώ να ενημερωθώ σε περίπτωση καθυστέρησης, ακύρωσης ή ματαίωσης του δρομολογίου".
11. Να ελέγχει κατά την έκδοση του εισιτηρίου την ορθότητα των αναγραφόμενων στο εισιτήριο στοιχείων (ημερομηνία, ώρα, δρομολόγιο, πλοίο, στοιχεία ταυτότητας κ.λπ.) και να μην το παραλαμβάνει σε περίπτωση λανθασμένης αναγραφής.

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :15

ΜΕΡΟΣ Δ' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Άρθρο 15

Υποχρεώσεις μεταφορέα

Ο μεταφορέας υποχρεούται:

1. Να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών χωρίς διακρίσεις στους επιβάτες.
2. Να παρέχει στον επιβάτη τη θέση, καθώς και τον τύπο καμπίνας που συμφωνήθηκε, όπως προσδιορίζονται στο εισιτήριο.
3. Να προσδιορίζει στο εισιτήριο το πλοίο, το ταξίδι, την ημερομηνία, την ώρα αναχώρησης και προγραμματισμένης άφιξης, καθώς επίσης και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Πριν την παράδοση του εισιτηρίου ενημερώνει και προφορικά τον επιβάτη για το όνομα του πλοίου, το ταξίδι, την ημερομηνία και την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και άφιξης.
4. Να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο τήρησης των όρων ασφαλείας και υγιεινής των επιβατών του πλοίου.
5. Να ανακοινώνει δημόσια τα δρομολόγια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί εγκαίρως το κοινό σχετικά με την εκτέλεση τους.
6. Να ενημερώνει τηλεφωνικώς ή μέσω μηνύματος SMS ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τους επιβάτες οι οποίοι κατά την έκδοση του εισιτηρίου είχαν γνωστοποιήσει στοιχεία επικοινωνίας στην περίπτωση ματαίωσης-ακύρωσης, αλλαγής ή καθυστέρησης των προγραμματισμένων δρομολογίων.
7. Να ανακοινώνει με προσβάσιμες στους επιβάτες μορφές αναγγελίας (οπτική και ηχητική αναγγελία στην ελληνική και αγγλική γλώσσα) εντός του πλοίου την οποιαδήποτε καθυστέρηση στον απόπλου, πλου και κατάπλου του πλοίου, αναφέροντας τόσο τον εκτιμώμενο χρόνο όσο και την αιτία της καθυστέρησης.
8. Στις περιπτώσεις των άρθρων 6, 7, 8 και 10 παρ. 3 του παρόντος, μεριμνά για την παροχή κάθε δυνατής βοήθειας στα άτομα μειωμένης κινητικότητας ή στα άτομα που χρήζουν ειδικής φροντίδας (όπως βρέφη, μικρά παιδιά και τους συνοδούς τους, εγκύους, ηλικιωμένα πρόσωπα), όπως συνοδεία, όπου απαιτείται, υποστήριξη από κατάλληλο προσωπικό για τη διαχείριση αποσκευών και για την εξυπηρέτηση προσωπικών αναγκών.
9. Να μεριμνά για την ενημέρωση του ενδιαφερόμενου επιβάτη από τον εκδότη πριν την έκδοση του εισιτηρίου για τις τιμές και εκπτώσεις.
10. Να τηρεί οργανωμένες διαδικασίες υποδοχής, καταγραφής και επίλυσης ή απάντησης σε παράπονα - διαμαρτυρίες των επιβατών και παρέχει στους επιβάτες με οπτική και ηχητική αναγγελία προ του κατάπλου του πλοίου στο πρώτο λιμάνι του δρομολογίου του σαφή πληροφόρηση για τις διαδικασίες αυτές.
11. Να τοποθετεί σε εμφανή σημεία επί του πλοίου και στα πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων Πίνακα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα στον οποίο αναγράφονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του επιβάτη και του μεταφορέα. Ο Πίνακας

- 165 -

αυτός διατίθεται επιπρόσθετα σε γραφή Braille και σε κείμενο γραμματοσειράς 'μεγάλου μεγέθους στην υποδοχή του πλοίου κατόπιν αιτήματος επιβάτη.

12. Να μην εκδίδει εισιτήρια για δρομολόγια που δεν έχουν την αποδοχή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

13. Να ενημερώνει εγγράφως την αρμόδια αρχή για τις τιμές που εφαρμόζει, εντός τριών ημερών από την Έναρξη ισχύος τους (κατά προέλευση - προορισμό - οικονομική θέση - κατηγορία οχημάτων) καθώς και για οποιαδήποτε μεταβολή τους (μείωση, αύξηση) και διαφοροποίηση τους (εκπτώσεις, προσφορές).

14. Να ενημερώνει κατά την έκδοση του εισιτηρίου τον επιβάτη για τον ακριβή τρόπο υπολογισμού του ποσού με το οποίο θα χρεώνεται η μεταφορά αποσκευών το βάρος των οποίων υπερβαίνει το καθοριζόμενο στην παράγραφο 1 του άρθρου 5.

15. Να μην αυξάνει την τιμή του εισιτηρίου για το οποίο έγινε κράτηση μέσω του συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης θέσεως μέχρι τη συμφωνημένη ημερομηνία και ώρα παραλαβής ή πληρωμής του εισιτηρίου.

Άρθρο :16

ΜΕΡΟΣ Ε'

Άρθρο 16

Γενικές διατάξεις

1. Οι διατάξεις του παρόντος δεν θίγουν τα δικαιώματα των επιβατών που προβλέπονται σε άλλες διατάξεις μη αποκλεισμένου του δικαιώματος τους για αποκατάσταση κάθε περαιτέρω ζημίας.
2. Όπου στον παρόντα νόμο προβλέπεται καταβολή χρηματικής αποζημίωσης λόγω υπαιτιότητας του μεταφορέα, αυτός οφείλει να αποδείξει ότι δεν ενήργησε ή δεν παρέλειψε να ενεργήσει υπαιτίως.
3. Απαγορεύεται η μεταβίβαση του εισιτηρίου χωρίς την έγκριση του μεταφορέα ή του εκδότη του εισιτηρίου.
4. Ο μεταφορέας και ο υπόχρεος έκδοσης και διάθεσης εισιτηρίων που έχουν πρόσβαση στο Ηλεκτρονικό Σύστημα Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Αποδείξεων (Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Α.) απαγορεύεται να αρνούνται κράτηση θέσεως και έκδοση εισιτηρίου όταν από το Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Α. προκύπτει η διαθεσιμότητα θέσεων. Άρνηση κράτησης θέσεως και έκδοσης εισιτηρίου δικαιολογείται μόνο όταν αποδεδειγμένα πρόκειται για πρόσωπο που είναι επικίνδυνο είτε για την ασφάλεια του πλοίου είτε για τη ζωή, υγεία, ασφάλεια και ησυχία των επιβαινόντων.
5. Καμία απαίτηση δεν δύναται να θεμελιωθεί για καθυστέρηση, διακοπή, ακύρωση ή τροποποίηση δρομολογίου που οφείλεται σε λόγους δημόσιας τάξης και ασφάλειας, στην εφαρμογή διατάξεων της νομοθεσίας ή σε εντολές της αρμόδιας Αρχής γενικά, ιδίως δε για την παροχή βοήθειας σε πλοία ή πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο ή για τυχόν εγκεκριμένη τροποποίηση των προγραμματισμένων δρομολογίων η οποία σχετίζεται με την εξυπηρέτηση εκτάκτων μεταφορικών αναγκών ή την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.
6. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών δύναται να τροποποιούνται τα ποσοστά επιστροφής του ναύλου στους επιβάτες, οι χρηματικές αποζημιώσεις και τα οριζόμενα στον παρόντα νόμο χρονικά διαστήματα.
7. Ρήτρες οι οποίες προβλέπουν παραίτηση του επιβάτη από την άσκηση των δικαιωμάτων του παρόντος νόμου ή απαλλάσσουν το μεταφορέα από τις υποχρεώσεις

- 166 -

που απορρέουν από τον παρόντα νόμο είναι άκυρες.

8. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής συγκροτείται συμβουλευτικό όργανο αποτελούμενο από εκπροσώπους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία και των φορέων των πλοιοκτητών των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται ο παρών νόμος, το οποίο σε τακτά χρονικά διαστήματα θα εξετάζει όλα τα πρακτικά θέματα που αφορούν στην προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και θα εισηγείται στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, μέτρα για τη βελτίωση της.

9. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στις οποίες συζητούνται θέματα που αφορούν επιβάτες με αναπηρία, συμμετέχει, χωρίς δικαίωμα ψήφου, εκπρόσωπος της πλέον αντιπροσωπευτικής οργάνωσης ατόμων με αναπηρία.

- 167 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

Ν 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις (459476)

Άρθρο :18

Άρθρο 18

Διοικητικές κυρώσεις

Στους παραβάτες των υποχρεώσεων του παρόντος νόμου επιβάλλονται με απόφαση του Προϊσταμένου της κατά τόπον αρμόδιας Λιμενικής Αρχής οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, ΦΕΚ 261 Α'). Στους παραβάτες των υποχρεώσεων των παραγράφων 3 έως και 8 του άρθρου 14 επιβάλλονται με απόφαση του Προϊσταμένου της κατά τόπον αρμόδιας Λιμενικής Αρχής οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, ΦΕΚ 261 Α').

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 37 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 169 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 4442/1929: ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΑΞΕΩΝ (27509)

Άρθρο :197

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :9

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 5

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

" Άρθρ. 197."

Διοικητική Επιτροπή Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων

" 1. Συνιστάται Διοικητική Επιτροπή Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων (εφεξής ΔΕΝΕΝ), η οποία αποτελεί όργανο του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, εδρεύει στον Πειραιά, συγκροτείται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αποτελείται από:

α) Τον Προϊστάμενο του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοίας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, ως Πρόεδρο.

β) Έναν (1) ανώτερο υπάλληλο του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους του Υπουργείου Οικονομικών

γ) Τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Παλλαϊκής Αμυνας-Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης και Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

δ) Έναν (1) Τεχνικό Αξιωματικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. της Διεύθυνσης Ελέγχου Πλοίων του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοίας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

ε) Έναν (1) Αξιωματικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. ειδικότητας Νομικού από τους υπηρετούντες στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

στ) Έναν (1) ανώτερο υπάλληλο της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

ζ) Δύο (2) μέλη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (εφεξής Ν.Ε.Ε.), από τα οποία το ένα από την επιβατηγό και το άλλο από τη φορτηγό ναυτιλία.

2. Καθήκοντα εισηγητή εκτελεί ο Διευθυντής της Διεύθυνσης Παλλαϊκής Αμυνας-Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης και Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής. Καθήκοντα Γραμματέα εκτελεί ένας κατώτερος Αξιωματικός ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. από τους υπηρετούντες στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

3. Με την απόφαση ορισμού των μελών της Επιτροπής ορίζονται και τα αναπληρωματικά μέλη ως εξής:

α) Του Προϊσταμένου του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοίας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, ο Διευθυντής της Διεύθυνσης Ελέγχου Πλοίων του ίδιου Κλάδου.

β) Του ανωτέρου υπαλλήλου του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους του Υπουργείου Οικονομικών, άλλος ανώτερος υπάλληλος του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

γ) Του Διευθυντή της Διεύθυνσης Παλλαϊκής Αμυνας-Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης και Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, ο Τμηματάρχης του Τμήματος Επιτάξεων-Ναυλώσεων της συγκεκριμένης Διεύθυνσης.

- 170 -

δ) Του Τεχνικού Αξιωματικού ΛΣ- ΕΛ.ΑΚΤ. της Διεύθυνσης Ελέγχου Πλοίων του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοίας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, άλλος Τεχνικός Αξιωματικός ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. της ίδιας Διεύθυνσης.

ε) Του Αξιωματικού ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. ειδικότητας νομικού, άλλος Αξιωματικός της ίδιας ειδικότητας από τους υπηρετούντες στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

στ) Του ανώτερου υπαλλήλου της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, άλλος ανώτερος υπάλληλος της Γενικής Γραμματείας του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

ζ) Των δύο (2) μελών του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, άλλα δύο (2) μέλη από τον ίδιο φορέα, από τα οποία το ένα (1) από την επιβατηγό και το άλλο από τη φορτηγό ναυτιλία.

η) Αναπληρωτής του Γραμματέα, ένας κατώτερος Αξιωματικός ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. από τους υπηρετούντες στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

4. Τα θέματα συγκρότησης, λειτουργίας και λήψης αποφάσεων της Επιτροπής ρυθμίζονται από τα άρθρα 13, 14 και 15 του ν. 2690/1999 «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις», (Α' 45)."

***Το άρθρο 197 όπως είχε τροποποιηθεί προηγούμενα (με το άρθρ. 61 του Π.Δ. 95/1977 το οποίο καταργήθηκε με το ΠΔ 259/1988 (ΦΕΚ Α 117/1988) και το οποίο εν συνεχεία καταργήθηκε με το ΠΔ 242/1999), αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 14 παρ.1 του Ν. 4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012) .

Σύμφωνα δε με τις παρ.7 και 8 του άρθρου 14 του Ν.4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012)

" 7. Τα μέλη των Επιτροπών των άρθρων 197, 198, 199, 200 και 201 του ν. 4442/1929 δεν δικαιούνται αποζημίωση για τη συμμετοχή τους σε αυτές."

" 8. Οι Επιτροπές των άρθρων 197 έως 201 του ν. 4442/ /1929 (Α' 339) για τις εκκρεμείς ενώπιον τους πράξεις και διαγωνισμούς και μέχρι την ολοκλήρωσή τους, εξακολουθούν να λειτουργούν με τη συγκρότηση όπως αυτή καθορίσθηκε πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου."

- 171 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 4442/1929: ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΑΞΕΩΝ (27509)

Άρθρο :200

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :9

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 5

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

"Άρθρ. 200."

Γνωμοδοτική Επιτροπή Ναυλώσεων

" 1. Συνιστάται Γνωμοδοτική Επιτροπή Ναυλώσεων, η οποία αποτελεί όργανο του ΑΣ -ΕΛ.ΑΚΤ., εδρεύει στον Πειραιά, είναι τριμελής, συγκροτείται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και αποτελείται από:

α) Έναν (1) ανώτερο Αξιωματικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. από τους υπηρετούντες στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής ως Πρόεδρος, με αναπληρωτή άλλον ανώτερο Αξιωματικό ΛΣ - ΕΛ.ΑΚΤ..

β) Δύο (2) μέλη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, από τα οποία το ένα από την επιβατηγό και το άλλο από τη φορτηγό ναυτιλία. Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής μετέχει μόνο το ένα (1) μέλος του Ν.Ε.Ε., ανάλογα με το εξεταζόμενο θέμα. Ως αναπληρωτές ορίζονται δύο (2) μέλη του Ν.Ε.Ε., από τα οποία το ένα από την επιβατηγό και το άλλο από τη φορτηγό ναυτιλία.

γ) Έναν (1) Τεχνικό Αξιωματικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. από τους υπηρετούντες στη Διεύθυνση Ελέγχου Πλοίων του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, με αναπληρωτή έναν (1) Τεχνικό Αξιωματικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. από την ίδια Διεύθυνση του Αρχηγείου.

δ) Έναν (1) ανώτερο υπάλληλο της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, με αναπληρωτή έναν (1) ανώτερο υπάλληλο της ίδιας Γενικής Γραμματείας.

2. Τα μέλη της Επιτροπής (τακτικά και αναπληρωματικά) που προβλέπονται στις περιπτώσεις β', γ' και δ' της παραγράφου 1, ταυτίζονται με τα μέλη που συμμετέχουν στη Διοικητική Επιτροπή Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων του άρθρου 197.

3. Η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ναυλώσεων διενεργεί μειοδοτικούς διαγωνισμούς για ναυλώσεις πλοίων για κρατικές μεταφορές και γνωμοδοτεί εγγράφως πριν από την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου για το αν οι όροι του συμφέρουν το Δημόσιο.

4. Οι ενστάσεις κατά των πράξεων της Επιτροπής εκδικάζονται από την Επιτροπή Αξιολόγησης Ενστάσεων -Προσφυγών του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής."

***Το άρθρο 200 όπως είχε τροποποιηθεί με το άρθρ. 3 Α.Ν. 2258/1940 αντικαταστάθηκε εκ νέου ως άνω με το άρθρο 14 του Ν. 4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012) .

Σύμφωνα δε με τις παρ.7 και 8 του άρθρου 14 του Ν.4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012)

" 7. Τα μέλη των Επιτροπών των άρθρων 197, 198, 199, 200 και 201 του ν. 4442/1929 δεν δικαιούνται αποζημίωση για τη συμμετοχή τους σε αυτές."

" 8. Οι Επιτροπές των άρθρων 197 έως 201 του ν. 4442/ /1929 (Α' 339) για τις εκκρεμείς ενώπιόν τους πράξεις και διαγωνισμούς και μέχρι την ολοκλήρωσή τους, εξακολουθούν να λειτουργούν με τη συγκρότηση όπως αυτή καθορίσθηκε πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου."

- 172 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 4442/1929: ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΑΞΕΩΝ (27509)

Άρθρο :201

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

" Άρθρ. 201."

Ειδική Επιτροπή Προκαταβολών

" 1. Συνιστάται Ειδική Επιτροπή Προκαταβολών για επιτάξεις και ναυλώσεις, η οποία αποτελεί όργανο του ΛΣ -ΕΛ.ΑΚΤ, εδρεύει στον Πειραιά, συγκροτείται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και αποτελείται από τα εξής μέλη της Διοικητικής Επιτροπής Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων του άρθρου 197:

α) Τον Προϊστάμενο του Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοίας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, με αναπληρωτή τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Ελέγχου Πλοίων του συγκεκριμένου Κλάδου του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

β) Έναν (1) Αξιωματικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. ειδικότητας Νομικού από τους υπηρετούντες στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής με αναπληρωτή άλλον Αξιωματικό ΛΣ -ΕΛ.ΑΚΤ. της αυτής ειδικότητας από τον ίδιο φορέα.

γ) Δύο (2) μέλη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, από τα οποία το ένα από την επιβατηγό και το άλλο από τη φορτηγό ναυτιλία. Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής μετέχει το ένα (1) μέλος του Ν.Ε.Ε., ανάλογα με το εξεταζόμενο θέμα. Αναπληρωτές ορίζονται δύο (2) μέλη του Ν.Ε.Ε., από τα οποία το ένα από την επιβατηγό και το άλλο από τη φορτηγό ναυτιλία.

2. Η Επιτροπή γνωμοδοτεί για τη χορήγηση προκαταβολής ναύλου σε περιπτώσεις μακροχρόνιας επίταξης ή ναύλωσης πλοίου, πλοιαρίου ή άλλου πλωτού μέσου σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία για το θέμα αυτό."

***Το άρθρο 201 όπως είχε τροποποιηθεί με το άρθρ. 3 Α.Ν. 2258/1940 αντικαταστάθηκε εκ νέου ως άνω με το άρθρο 14 παρ.4 του Ν. 4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012) .

Σύμφωνα δε με τις παρ.7 και 8 του άρθρου 14 του Ν.4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012)

" 7. Τα μέλη των Επιτροπών των άρθρων 197, 198, 199, 200 και 201 του ν. 4442/1929 δεν δικαιούνται αποζημίωση για τη συμμετοχή τους σε αυτές."

" 8. Οι Επιτροπές των άρθρων 197 έως 201 του ν. 4442/ /1929 (Α' 339) για τις εκκρεμείς ενώπιον τους πράξεις και διαγωνισμούς και μέχρι την ολοκλήρωσή τους, εξακολουθούν να λειτουργούν με τη συγκρότηση όπως αυτή καθορίσθηκε πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου."

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 38 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 174 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 2932/2001: Θαλάσσιες ενδομεταφορές-Γεν.Γρ/τεία Λιμένων-Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε ΑΕ κλπ (300897)

Άρθρο :ΠΡΩΤΟ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο πρώτο

Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών

1, Από την 1 η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που: α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε. Κ.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε,Ο,Χ,) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε,Ζ,Ε.Σ.), εκτός από την Ελβετία, και β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση "Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969", την οποία κύρωσε ο ν, 1373/1983 (ΦΕΚ 92 Α), εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο Κράτος - Μέλος της Ε.Κ. ή του Ε,Ο,Χ. ή της Ε,Ζ,Ε,Σ" εκτός από την Ελβετία, και φέρουν τη σημαία του,

2. Ως πλοιοκτήτης στον παρόντα νόμο νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου "για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών - Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές)" - L364/7-10/12-12-92,

3. Κατ' εξαίρεση, αν τα πλοία που προβλέπονται στην παράγραφο 1 δεν επαρκούν, επιτρέπεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοία, που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο νόμο αυτόν.

Άρθρο :ΔΕΥΤΕΡΟ

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 12

-175-

Προισχύσασες μορφές άρθρου :2

Άρθρο δεύτερο

Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι

1. Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του κράτους, η οποία ασκείται από τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου,

2. Οπου αναφέρεται στον παρόντα νόμο Υπουργός και Υπουργείο, νοείται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ή ο Υπουργός Αιγαίου και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ή το Υπουργείο Αιγαίου, αναλόγως αρμοδιότητας.

3. Το κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας,

4. "Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών."

Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ, και οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωσή της, στη διάταξη των λιμένων, τις ειδικές συνθήκες σε αυτούς και την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους,

*** Το πρώτο εδάφιο της παρ.4 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 25 Ν.3450/2006,ΦΕΚ Α 64/30.3.2006

5. Πλοίο δρομολογούμενο σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες, που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας.

6. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγων δημόσιου συμφέροντος και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων.

Δεν απαιτείται γνώμη του Σ.Α.Σ. για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

7. Όλα τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

"Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες και τα καθήκοντα τους σχετίζονται

~ 176 ~

με θέματα ασφαλείας, πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις."

***Το δεύτερο εδάφιο της παρ.7 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 20 παρ.3 Ν.3922/2011,ΦΕΚ Α 35/4.3.2011.

Άρθρο :ΤΡΙΤΟ

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 3

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρο τρίτο

Τακτική δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

1. Η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού, πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση).

2. Για τη δρομολόγηση πρέπει:

α) το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελεί ενδομεταφορές στο Κράτος - Μέλος, όπου είναι νηολογημένο και στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν, και αν φέρει σημαία άλλου Κράτους - Μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της παραγράφου 7 του προηγούμενου άρθρου και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας και υγιεινής - ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.

β) το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, καθώς και στις τυχόν ειδικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης γραμμής, που θα εξυπηρετεί.

γ) το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μην συμπληρώνει ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα πέντε ετών την 31η Δεκεμβρίου κατά τα έτη 2002, 2003, 2004 και 2005, τριάντα τεσσάρων ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2006, τριάντα δύο ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2007 και τριάντα ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2008. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στο πλαίσιο των τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των πλοίων που έχουν συμπληρώσει ηλικία τριάντα ετών κατά τη δρομολόγησή τους κατά το μεταβατικό στάδιο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2008.

"Οι διατάξεις των παραπάνω εδαφίων δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 (EEL 144/1998) όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α' 110), υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του άρθρου 6(α) της Οδηγίας 98/18

ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/24 (EEL 123/2003) ΕΚ και όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 2 παρ. 3 του π.δ/τος 66/2005 (Α' 100) καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6, 8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6, 8 και 9 του π.δ/τος 52/2005 (Α' 79)".

*** Το άνω εντός " " εδάφιο της παρ.2γ προστέθηκε με το άρθρο 2 ΠΔ 124/2006 "Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 και την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998",

- 177 -

ΦΕΚ Α 136/6.7.2006.

δ) η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη ο οποίος:

αα) δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε κάθειρξη ή σε φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους για πρόκληση ναυαγίου με πρόθεση, διατάραξη της ασφάλειας πλοίων, έκθεση πλοίου σε κίνδυνο, πειρατεία, εμπορία ή μεταφορά ναρκωτικών, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, παραχάραξη, κιβδηλία, δόλια χρεωκοπία για τα αδικήματα που αναφέρονται στην παράγραφο α' του άρθρου 1 του ν. 2331/1995 (ΦΕΚ 173Αι, καθώς και για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών κατά παράβαση του Πρώτου Μέρους του νόμου αυτού,

ββ) δεν είναι σε κατάσταση πτώχευσης, Εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας, σύμφωνα με το δίκαιο Κράτους - Μέλους της Ε.Κ" του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ., εκτός από την Ελβετία, γγ) έχει εκπληρώσει τις φορολογικές του υποχρεώσεις, καθώς και τις υποχρεώσεις από εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και με τη νομοθεσία της χώρας, όπου είναι εγκατεστημένος.

"ε) Ο πλοιοκτήτης να έχει καλύψει την αστική ευθύνη του από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ρυθμίζονται νέοι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι, τα ελάχιστα απαιτούμενα ασφαλιστικά ποσά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά στα παραπάνω, καθώς και στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς."

*** Η περ.ε' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 25 Ν.3450/2006, ΦΕΚ Α 64/30.3.2006

στ) ο πλοιοκτήτης να χρησιμοποιεί σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, καθώς και καταγραφής επιβαινόντων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

3. Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, η προϋπόθεση υπό στοιχείο αα' της περίπτωσης δ' ερευνάται στο πρόσωπο του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου, διευθύνοντος ή εντεταλμένου ή συμπράκτοντος συμβούλου, διαχειριστή, νόμιμου εκπροσώπου και κάθε προσώπου εντολοδόχου-για-τη-διοίκηση-ή-διαχείριση-αυτού.

(4. Η ασφαλιστική κάλυψη του πλοιοκτήτη γίνεται σε ασφαλιστική επιχείρηση ή αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό, που έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί νόμιμα σε κράτος - μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. Το ασφαλιστικό ποσό είναι τουλάχιστον ίσο με το όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη, που καθορίζει η διεθνής σύμβαση του Λονδίνου της 19ης Νοεμβρίου 1976 "Για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις", η οποία κυρώθηκε με τον. 1923/1991 (ΦΕΚ 13 Αι και, προκειμένου για απαιτήσεις από ρύπανση, η διεθνής σύμβαση "Περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων", η οποία κυρώθηκε με το ν. 314/1976, όπως η διεθνής αυτή σύμβαση τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 27ης Νοεμβρίου 1992, το οποίο κυρώθηκε με το Π.δ. 197/1995 (ΦΕΚ 106 Α)).

4 5. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζεται ο κώδικας συμπεριφοράς ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων, αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων και των μέσων διανομής αυτών, ειδικότερα ζητήματα εποπτείας και λειτουργίας αυτών, κατηγορίες πλοίων που εξαιρούνται, η συχνότητα διαβίβασης στοιχείων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανάλογα με την κατηγορία δρομολογιακής γραμμής και δρομολογίων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

- 178 -

5 (6). Ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, ανάλογης μεταφορικής ικανότητας και ανάλογων προσόντων, για το οποίο (συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

*** Η παράγραφος 4 του άρθρου τρίτου ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ και οι παράγραφοι 5 και 6 αναριθμήθηκαν σε 4 και 5 αντίστοιχα με το άρθρο 25 παρ.3 Ν.3450/2006, ΦΕΚ Α 64/30.3.2006

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Σχετική η ΥΑ 3332.2/01/06/2006 (ΦΕΚ Β' 76/26.1.2006):

"Καθορισμός του τύπου και των στοιχείων της δήλωσης δρομολόγησης πλοίου, του περιεχομένου αυτής και των εγγράφων που συνοποβάλλονται με αυτή".

Άρθρο :ΤΕΤΑΡΤΟ

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Προισχύσασες μορφές άρθρου :5

Άρθρο τέταρτο

Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης

1. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλλει στο Υπουργείο δήλωση, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα ή την κατοικία του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο και την ιθαγένειά του.

"Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος - μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα, καθώς και τα στοιχεία του διορισμού αυτού."

Επίσης αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί, σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές του δικτύου, τους λιμένες αφητηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, κατά σειρά προσέγγισης, τις ημέρες και ώρες απόπλου και κατάπλου του πλοίου από και σε αυτούς, την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας για την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση και για τα οχήματα, τον προγραμματιζόμενο χρόνο της ετήσιας επιθεώρησης του πλοίου εντός της δρομολογιακής περιόδου και κάθε άλλο στοιχείο, που καθορίζεται με την απόφαση της επόμενης παραγράφου.

*** Το δεύτερο εδάφιο αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 25 παρ.3 Ν.3450/2006, ΦΕΚ Α 64/30.3.2006

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τύπος και άλλα στοιχεία, που αποτελούν περιεχόμενο της δηλώσεως, τα έγγραφα που συνοποβάλλονται για να αποδεικνύεται η συνδρομή των προϋποθέσεων του προηγούμενου άρθρου, οι περιπτώσεις που δικαιολογείται η υποβολή ορισμένων εγγράφων και μετά την προθεσμία που τάσσεται με την επόμενη παράγραφο, ο χρόνος υποβολής των εγγράφων αυτών, καθώς και οι διαδικασίες που απαιτούνται για τον έλεγχο όλων των εγγράφων που υποβάλλονται

"3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία μέχρι τη 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελληνίας κυκλοφορίας για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20η Φεβρουαρίου να συμπληρώσει ή να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωση

- 179 -

του. Η αρμόδια Υπηρεσία ανακοινώνει με την προαναφερόμενη διαδικασία τις τροποποιήσεις αυτές μέχρι την 28η Φεβρουαρίου. Μετά την 31η Μαρτίου ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου. Η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται και στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη."

*** Η παρ.3, όπως είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 25 Ν.3153/2003, ΦΕΚ Α 153, αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 20 παρ.1 Ν.3922/2011, ΦΕΚ Α 35/4.3.2011.

4. Το Υπουργείο μπορεί να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση ως προς μεν τα στοιχεία των δρομολογίων αν αιτιολογημένα κρίνεται: α) ότι οι συνθήκες σε λιμένα ή λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας του πλοίου και τάξης στο λιμένα την εκτέλεση των δρομολογίων που ζητήθηκαν, β) ότι το πλοίο δεν μπορεί απρόσκοπτα να καταπλεύσει και να εκτελέσει τη μεταφορά σε συγκεκριμένο χώρο του λιμένα και στο χρόνο που δηλώνει και γ) ότι η συχνότητα των δρομολογίων ή ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων δεν ανταποκρίνεται στις πάγιες κατά τη Διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου ανάγκες τακτικής παροχής υπηρεσιών, ως προς δε το στοιχείο του ναύλου, αν αιτιολογημένα κρίνεται ότι η ανώτατη τιμολόγηση που προτείνεται, σύμφωνα με την παράγραφο 1, σε συγκεκριμένη σύνδεση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

"5. Ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου επιβατηγού, επιβατηγού - οχηματαγωγού ή φορτηγού - οχηματαγωγού πλοίου που υποβάλλεται μετά την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, αν ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κριθεί ότι:

α) πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου τρίτου και

β) ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή με συμβάσεις του άρθρου όγδοου.

Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές.

Μετά το πέρας του χρόνου αυτού το πλοίο συνεχίζει τα δρομολόγια του σε γραμμή ή γραμμές για τις οποίες ο Υπουργός έχει ανακοινώσει τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, άλλως στην περίπτωση που δεν υποβάλει εμπρόθεσμη δήλωση το πλοίο δύναται να συνεχίσει στην ίδια γραμμή ή γραμμές, μέχρι να ενταχθεί στις διαδικασίες εμπρόθεσμης τακτικής δρομολόγησης.

Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου έκτου.

Στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 4 καλούνται οι πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολόγια τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών.

Αν εντός πέντε ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών."

*** Η παρ.5, όπως είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 18 Ν.3409/2005, ΦΕΚ Α 273, αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 20 παρ.2 Ν.3922/2011, ΦΕΚ Α 35/4.3.2011.

[6. Ο πλοιοκτήτης μπορεί μέσα σε τριάντα ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτόν κάθε εκδοσόμενης σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους του άρθρου αυτού απόφασης, αν δεν αποδέχεται αυτή, να προσφύγει ενώπιον

της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.).

"7. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω πράξεων και συνεργαζόμενος με την αρμόδια λιμενική αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί εγκαίρως το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους."

***Η εντός "" παρ.6 διαγράφηκε σύμφωνα με το εδάφιο 1 της παρ.3 του άρθρου 17 του Ν.3260/2004 (ΦΕΚ Α 151) και η παρ.7 αντικαταστάθηκε ως άνω με το εδάφιο 2 της παρ.3 του 17 του ίδιου νόμου.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Σχετική η ΥΑ 3332.2/01/06/2006 (ΦΕΚ Β' 76/26.1.2006):

"Καθορισμός του τύπου και των στοιχείων της δήλωσης δρομολόγησης πλοίου, του περιεχομένου αυτής και των εγγράφων που συνυποβάλλονται με αυτήν".

Άρθρο :ΠΕΜΠΤΟ

Προισχύσασες μορφές άρθρου :2

"Άρθρο πέμπτο

Μεταβολή πλοιοκτητή

Σε περίπτωση μεταβολής του προσώπου του πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, ο νέος πλοιοκτήτης συνεχίζει την εκτέλεση των δρομολογίων με τους ίδιο υς όρους, εφόσον υποβάλλει σ χετική δήλωση και συντρέχουν στο πρόσωπο του οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του άρθρου τρίτου."

*** Το άρθρο πέμπτο,όπως είχε τροποποιηθεί με το άρθρο 26 ν. 3153/2003 και το άρθρο 19 ν. 3409/2005,αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 25 παρ.4 Ν.3450/2006,ΦΕΚ Α 64/30.3.2006.

Άρθρο :ΕΚΤΟ

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 6

Προισχύσασες μορφές άρθρου :2

Άρθρο έκτο

Εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων

1. Η εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική.

2. Ο πλοιοκτήτης ή περισσότεροι πλοιοκτήτες από κοινού δεν μπορούν να μεταβάλλουν μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων επιτρέπεται αν υποβάλλουν σχετικό αίτημα και με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., κριθεί ότι δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών, με την αποδοχή του αιτήματος.

"Το αίτημα αυτό και μέχρι συγκλήσεως Σ.Α.Σ. δύναται να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα μετά από απόφαση του Υπουργού για αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών, κάθε προϋπόθεση σύμφωνα με τις τούτες "

ΕΝΤΕΛΕΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Με απόφαση του Υπουργού δύναται να μεταβιβάζεται σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής πρόσωρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε δρομολογημένα πλοία, μετά από σχετικά αιτήματα. Στην απόφαση αυτή, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ., καθορίζονται τα όργανα αυτά, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων αυτών, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα."

*** Τα άνω εντός " " εδάφια προστέθηκαν με το άρθρο 25 παρ.4β) Ν.3450/2006, ΦΕΚ Α 64/30.3.2006.

3. Διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων επιτρέπεται:

"α) για την προγραμματισμένη, σύμφωνα με το άρθρο τέταρτο, ετήσια επιθεώρηση του πλοίου και για χρονικό διάστημα μέχρι εξήντα (60) ημέρες. Το χρονικό αυτό διάστημα δύναται να αυξηθεί με απόφαση των αρμόδιων αρχών για λόγους ανωτέρας βίας, όπως γενική ή μερική απεργία, εμπορικός αποκλεισμός εισαγωγής ή μεταφοράς αναγκαίων υλικών, φυσικές καταστροφές, που επηρεάζουν άμεσα την πρόοδο και την αποπεράτωση των εργασιών του πλοίου, για ίσο χρονικό διάστημα Διάρκειας των λόγων αυτών, μετά από αίτημα του πλοιοκτήτη από το οποίο προκύπτει επαρκώς και τεκμηριωμένα η επέλευση και η Διάρκεια των λόγων ανωτέρας βίας."

*** Το εδάφ.α' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 8 παρ.1 Ν.3569/2007, ΦΕΚ Α 122/8.6.2007.

β) για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης και για χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο γι' αυτήν,

"γ) για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης ή εργασιών ευρείας έκτασης συντήρησης του πλοίου. Οι εργασίες αυτές πρέπει να εκτελούνται μόνο κατά τη Διάρκεια της προγραμματισμένης ακινησίας για ετήσια επιθεώρηση και κατά παράταση αυτής για τριάντα (30) ακόμα ημέρες, αν κρίνεται αναγκαία η συνέχισή τους και εφόσον οι κοινωνιακές ανάγκες της γραμμής το επιτρέπουν. Το χρονικό αυτό διάστημα δύναται να αυξηθεί με απόφαση των αρμόδιων αρχών για λόγους ανωτέρας βίας, όπως γενική ή μερική απεργία, εμπορικός αποκλεισμός εισαγωγής ή μεταφοράς αναγκαίων υλικών, φυσικές καταστροφές, που επηρεάζουν άμεσα την πρόοδο και την αποπεράτωση των εργασιών του πλοίου, για ίσο χρονικό διάστημα Διάρκειας των λόγων αυτών, μετά από αίτημα του πλοιοκτήτη από το οποίο προκύπτει επαρκώς και τεκμηριωμένα η επέλευση και η Διάρκεια των λόγων ανωτέρας βίας."

*** Το εδάφ.γ' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 8 παρ.2 Ν.3569/2007, ΦΕΚ Α 122/8.6.2007.

δ) λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή ανώτερης βίας ή άλλης σοβαρής αιτίας, όπως δυσμενών καιρικών συνθηκών ή έκτακτης επιθεώρησης. Αμέσως μετά την άρση του γεγονότος το πλοίο εκτελεί τα δρομολογία του κατά τον ενδεδειγμένο σύμφωνα με τις περιστάσεις τρόπο.

4. Για την ακινησία του πλοίου στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου, απαιτείται εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου και θεώρηση αυτής από τη Λιμενική Αρχή. Για τις περιπτώσεις β' και απαιτείται και αίτηση του πλοιοκτήτη, καθώς και έγκριση του Υπουργείου, η οποία δίνεται ύστερα από γνωμάτευση του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, ότι συντρέχουν λόγοι που δικαιολογούν την ακινησία.

5. "Σε κάθε περίπτωση διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων σύμφωνα με την παράγραφο 3 πέραν των εξήντα (60) ημερών, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο

στελεχωμένο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος, ανεξάρτητα αν εκτελεί ή όχι πλόες." Αν ο πλοιοκτήτης παραβεί τις πιο πάνω υποχρεώσεις, ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων, επιβάλλεται κάθε μήνα στον πλοιοκτήτη, με απόφαση της Λιμενικής Αρχής του αφετήριου λιμένα δρομολογίων του πλοίου, πρόστιμο ίσο προς τη μισθοδοσία, που θα καταβαλλόταν με βάση την οικεία Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, στους ελλείποντες από την οργανική σύνθεση πληρώματος ναυτικού, προσαυξημένο κατά είκοσι τοις εκατό. Από το ποσό του προστίμου ποσοστό σαράντα τοις εκατό αποδίδεται στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών.

*** Το πρώτο εδαφίο της παρ.5 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 8 παρ.3 Ν.3569/2007, ΦΕΚ Α 122/8.6.2007.

6. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να ορίζεται ειδικότερα η διακοπή δρομολόγησης:

α) για επιβατηγά υδρομέρυγα ή ταχύπλοα πλοία,

β) πλοία σε γραμμή ή γραμμές μικρών αποστάσεων, με εποχιακή μόνο κίνηση.

Στην περίπτωση υπό στοιχείο α` της παραγράφου αυτής και αν το χρονικό διάστημα ακινησίας του πλοίου υπερβαίνει το οριζόμενο στην παράγραφο 3, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο επανδρωμένο σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 5.

7. Οι ναυτικοί που απολύονται λόγω διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων δεν δικαιούνται την προβλεπόμενη από τις κείμενες διατάξεις αποζημίωση, αν ναυτολογηθούν στο πλοίο αμέσως μετά τη λήξη του χρονικού διαστήματος διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων των περιπτώσεων α` και β` της παραγράφου 3 ή αν δεν αποδεχθούν την επαναυτολόγησή τους με τους ίδιους, όπως πριν την απόλυσή τους όρους.

(8. Η μη ακριβής εκτέλεση των δρομολογίων, εφόσον δεν συντρέχει περίπτωση διακοπής, σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 6, συνεπάγεται μερική ή ολική κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής, αναλόγως με τη βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης, υπέρ του Λογαριασμού του άρθρου δέκατου).

*** Η παρ.8 ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 25 παρ.4β) Ν.3450/2006, ΦΕΚ Α 64/30.3.2006.

Άρθρο :ΕΒΔΟΜΟ

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 3
Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρο έβδομο

Έκτακτη δρομολόγηση

1. Με απόφαση του Υπουργού επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου τρίτου, να δρομολογηθεί επιβατηγό ή οχηματαγωγό, επιβατηγό ή φορτηγό, πλοίο, για την εκτέλεση συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων δρομολογίων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου τρίτου και πρόκειται να καλυφθούν έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες, οι οποίες δεν μπορεί να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία.

2. Ομοίως με απόφαση του Υπουργού ή του αρμόδιου για τη δρομολόγηση

οργάνου, το οποίο ορίζεται από τον Υπουργό, μπορεί να επιτρέπεται σε δρομολογημένα πλοία να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους."

*** Η παρ.2 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 27 Ν.3153/2003, ΦΕΚ Α 153/19.6.2003.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Σχετική η ΥΑ 3332.2/01/06/2006 (ΦΕΚ Β' 76/26.1.2006):
"Καθορισμός του τύπου και των στοιχείων της δήλωσης δρομολόγησης πλοίου, του περιεχομένου αυτής και των εγγράφων που συνυποβάλλονται με αυτήν".

Άρθρο :ΟΓΔΟΟ

Προισχύσασες μορφές άρθρου :3

«Άρθρο όγδοο

Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

1. Αν δεν υποβληθούν δηλώσεις για δρομολόγηση πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 3 και 5 του άρθρου τέταρτου, όπως ισχύει κάθε φορά ή οι δηλώσεις που έχουν υποβληθεί δεν πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων αυτών ή δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, της ποιότητας και της τιμολόγησης της παροχής υπηρεσιών στις προβλεπόμενες στο νόμο αυτόν περιπτώσεις, ο Υπουργός μπορεί να συνάψει σύμβαση ή συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας τριών έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής ή γραμμών.
2. Το Υπουργείο, το αργότερο μέχρι την 30ή Απριλίου κάθε έτους, με πρόσκληση που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, αναρτάται στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου στο Διαδίκτυο και δημοσιεύεται σε περίληψη, που περιλαμβάνει τα ουσιαστά στοιχεία, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία τουλάχιστον ημερήσια εφημερίδα πανελληνίας κυκλοφορίας, καλεί τους πλοιοκτήτες, που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις, να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους, για τη δρομολόγηση πλοίου τους σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές, με σύναψη σχετικής σύμβασης.
3. Στην πρόσκληση αναφέρεται η προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, η δρομολογιακή γραμμή ή γραμμές, η διαδικασία, το όργανο και τα κριτήρια επιλογής των ενδιαφερομένων, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου ή των πλοίων, τυχόν υποχρεώσεις για παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφοράς, ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης, τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις, οι όροι που εξασφαλίζουν τη διενέργεια τακτικών δρομολογίων και την ασφάλεια μεταφοράς, οι περιπτώσεις μεταβολής των όρων της σύμβασης, η εγγυητική επιστολή, οι λόγοι μερικής ή ολικής κατάρπτωσης αυτής, η σταδιακή κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης απόδοση της στον εγγυητή, οι κυρώσεις για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη και τα αφορώντα το ναύλο.
4. Οι όροι της πρόσκλησης για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αποτελούν και όρους της σύμβασης, η οποία υπογράφεται μεταξύ του Υπουργού και του πλοιοκτήτη, καθορίζουν τον τρόπο σύναψης αυτής, καθώς και το ειδικό νομικό πλαίσιο υλοποίησης της και ρυθμίζουν κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών αυτών.
5. Σε περίπτωση κατά την οποία παρότι τηρήθηκε η διαδικασία των προηγούμενων παραγράφων, δεν έχουν υποβληθεί προτάσεις ή οι προτάσεις που υποβλήθηκαν δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της πρόσκλησης της παραγράφου 3 και δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου τέταρτου, που να ικανοποιούν τις ανάγκες της δρομολογιακής γραμμής ή γραμμών στις οποίες αφορά η πρόσκληση, προκηρύσσεται, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως δώδεκα (12) έτη, έναντι μισθώματος

6. Με την προκήρυξη του διαγωνισμού καλούνται να υποβάλουν προσφορά οι πλοιοκτήτες εκείνοι, που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις προϋποθέσεις οι οποίες ορίζονται στο άρθρο τρίτο. Η προκήρυξη περιλαμβάνει, εκτός από τα στοιχεία της παραγράφου 3, όλα τα ουσιώδη στοιχεία που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις για τις προσφορές στους δημόσιους διαγωνισμούς και δημοσιεύεται όπως ορίζεται στην παράγραφο 2. Σε περίπτωση σύναψης σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δωδεκαετούς διάρκειας, η ηλικία του πλοίου κατά τη λήξη της δωδεκαετίας δεν μπορεί να υπερβαίνει το εικοστό (20) έτος.

7. Οι όροι της προκήρυξης του διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η οποία υπογράφεται μεταξύ του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και του πλοιοκτήτη, αποτελούν όρους της σύμβασης, καθορίζουν τον τρόπο σύναψης αυτής, καθώς και το ειδικό νομικό πλαίσιο υλοποίησης της και ρυθμίζουν κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών αυτών.

8. Στον πλοιοκτήτη στον οποίο έγινε η κατακύρωση του διαγωνισμού, αποστέλλεται σχετική ανακοίνωση. Με την επιφύλαξη της διάταξης του άρθρου 5 παρ. 2 εδάφιο α' του ν. 3886/2010 (Α' 173) η σύμβαση θεωρείται συναφθείσα με την ανακοίνωση της κατακύρωσης, περαιτέρω, όμως, τελεί υπό την αίρεση της θετικής περάτωσης του προβλεπόμενου στην παράγραφο 7 του άρθρου 19 του π.δ. 774/1980 (Α' 189) προ συμβατικού ελέγχου νομιμότητας από το Ελεγκτικό Συνέδριο και την άπρακτη πάροδο της προθεσμίας υποβολής αίτησης ανάκλησης ή την έκδοση απόφασης επί της αίτησης ανάκλησης. Ο πλοιοκτήτης στον οποίο κατακυρώθηκε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού είναι υποχρεωμένος να προσέλθει για την υπογραφή της σύμβασης μέσα στο χρόνο που ορίζεται στην ανακοίνωση της κατακύρωσης ή σε ξεχωριστό έγγραφο που αποστέλλεται σε αυτόν, με την προϋπόθεση της κατάθεσης της σχετικής εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης. Το έγγραφο της σύμβασης έχει αποδεικτικό μόνο χαρακτήρα. Αν τα δικαιολογητικά ή ορισμένα από αυτά, τα οποία είχαν υποβληθεί για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό έχουν λήξει κατά το χρόνο της κατακύρωσης, ο πλοιοκτήτης, ύστερα από σχετική πρόσκληση της αρμόδιας υπηρεσίας, υποχρεούται να προσκομίσει πριν από την κατακύρωση νέα δικαιολογητικά, τα οποία να είναι σε ισχύ κατά το χρόνο της κατακύρωσης.

9. Για το χρονικό διάστημα μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας του διαγωνισμού (αρχικού ή και επαναληπτικών) και την υπογραφή του εγγράφου της σχετικής σύμβασης, ο Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας ή εξουσιοδοτημένο από αυτόν όργανο μπορεί, για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών, να αναθέτει απευθείας με την υπογραφή σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την τήρηση διαγωνιστικής διαδικασίας και κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη, τη διενέργεια δρομολογίων σε πλοιοκτήτη πλοίου που πληροί τις προβλεπόμενες από τον νόμο προϋποθέσεις, έναντι μισθώματος.

Στην περίπτωση αυτή, ο έλεγχος νομιμότητας από το Ελεγκτικό Συνέδριο ενεργείται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου έκτου του ν. 3755/2009 (Α' 52). Αν ο έλεγχος αποβεί αρνητικός και η σύμβαση θεωρηθεί μη συναφθείσα, καταβάλλεται στον ανάδοχο το μίσθωμα που αντιστοιχεί στα δρομολόγια που είχε ήδη εκτελέσει κατά το χρονικό διάστημα μέχρι τη γνωστοποίηση στο Υπουργείο της πράξης του Κλιμακίου ή της απόφασης του Τμήματος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, κατά περίπτωση, ως εάν η σύμβαση είχε συναφθεί μέχρι τότε εγκύρως, εφόσον συντρέχουν και οι λοιπές προϋποθέσεις.

10. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται μετά από διενέργεια μειοδοτικού διαγωνισμού, μπορεί να παρατείνονται, πριν από τη λήξη τους, με τους ίδιους όρους είτε εφάπαξ είτε αλληπάλληλα, για χρονικό διάστημα μέχρι και τέσσερις (4) μήνες συνολικά.

11. Σε περίπτωση μη εκτέλεσης των δρομολογίων λόγω αθέτησης της υποχρέωσης του πλοιοκτήτη ή αδυναμίας εκτέλεσης αυτών για οποιονδήποτε λόγο, στο πλαίσιο είτε τακτικής (εμπρόθεσμης ή εκπρόθεσμης) δρομολόγησης είτε με οποιασδήποτε μορφής σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αν κρίνεται απολύτως αναγκαίο, για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, ο Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας μπορεί, ακόμα και πριν από την κήρυξη του πλοιοκτήτη εκπτώτου, να αναθέτει απευθείας με την υπογραφή σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την τήρηση διαγωνιστικής διαδικασίας και κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη, τη διενέργεια των δρομολογίων σε πλοιοκτήτη άλλου πλοίου, που πληροί τις προβλεπόμενες από τον νόμο προϋποθέσεις, έναντι μισθώματος. Η διάρκεια της σύμβασης σε αυτή την περίπτωση ορίζεται το αργότερο μέχρι την έναρξη της εκτέλεσης δρομολογίων με τακτική (εμπρόθεσμη ή εκπρόθεσμη) δρομολόγηση, διαφορετικά μέχρι τη σύναψη σύμβασης αποκλειστικής εξυπηρέτησης της δρομολογιακής γραμμής και σε περίπτωση που δε συναφθεί τέτοια σύμβαση μέχρι την προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού, οπότε έχει εφαρμογή η διάταξη της παραγράφου 9. Το καταβλητέο μίσθωμα είναι αυτό της αρχικής σύμβασης που συνήφθη κατόπιν μειοδοτικού

διαγωνισμού, ενώ στις άλλες περιπτώσεις ορίζεται ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ. Οι διατάξεις του δευτέρου και τρίτου εδαφίου της παραγράφου 9, έχουν εφαρμογή και στην περίπτωση αυτήν.

12. Το άρθρο έβδομο έχει εφαρμογή και στις γραμμές που εξυπηρετούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

13. Στις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι διατάξεις του π.δ. 118/2007 (Α` 150), όπως ισχύει κάθε φορά, εφαρμόζονται συμπληρωματικά και μόνο για τα θέματα που δε ρυθμίζονται από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, τους όρους της πρόσκλησης ή της προκήρυξης, κατά περίπτωση, και τους όρους της σύμβασης».

14. Οι διατάξεις του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001 (Α` 145), όπως αντικαθίστανται με το παρόν άρθρο, έχουν εφαρμογή επί συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνάπτονται είτε απευθείας είτε κατόπιν προσκλήσεων ή προκηρύξεων που εκδόθηκαν και δημοσιεύθηκαν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου, με εξαίρεση τις διατάξεις των παραγράφων 11 και 12, οι οποίες έχουν εφαρμογή επί συμβάσεων που συνηφθησαν οποτεδήποτε. Συμβάσεις που συνηφθησαν είτε απευθείας είτε κατόπιν προσκλήσεων ή προκηρύξεων που εκδόθηκαν και δημοσιεύθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου, διέπονται από τους όρους αυτών, τους όρους της πρόσκλησης ή της προκήρυξης, κατά περίπτωση, και τις διατάξεις του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001 (Α` 145), όπως ίσχυε πριν από την αντικατάσταση του με το παρόν άρθρο.

*** Το άρθρο όγδοο, όπως ίσχυε μετά την τροποποίησή του με το άρθρο 28 ν. 3153/2003 (Α` 153), την παράγραφο 3 άρθρου 19 ν. 3409/2005 (Α` 273), το άρθρο έκτο ν. 3482/2006 άρθρο 27 ν. 3511/2006 (Α` 258), αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 220 Ν.4072/2012, ΦΕΚ Α 86/11.4.2012.

Άρθρο :ΕΝΑΤΟ

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο ένατο

Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.). Πρόεδρος του Σ.Α.Σ. είναι ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και μέλη του, ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Αιγαίου, τρεις εκπρόσωποι του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ένας εκπρόσωπος του Υπουργείου Αιγαίου και από ένας εκπρόσωπος που υποδεικνύεται από την Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (Ε.Ν.Α.Ε.), την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.), την Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος (Κ.Ε.Ε.), το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ξ.Ε.Ε.), την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοίας (Ε.Ε.Α.), την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.), τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), την Πανελλήνια Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού, το Σύνδεσμο των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων, την Ένωση Ομοσπονδιών Φορτηγών Αυτοκινήτων Εθνικών Μεταφορών και την αντιπροσωπευτικότερη Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων στον τομέα της ακτοπλοίας. Στο Σ.Α.Σ. συμμετέχει εκπρόσωπος της Ιεράς Κοινότητας Αγίου Όρους, στις περιπτώσεις που συζητούνται θέματα ενδιαφέροντος της περιοχής Αγίου Όρους.

2. Τα μέλη του Σ.Α.Σ. διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με διετή θητεία. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζονται τα θέματα αναπλήρωσης του Προέδρου και των μελών, καθώς και γραμματειακής υποστήριξης του Σ.Α.Σ. Η απόφαση δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της

Κυβερνήσεως.

3. Το Σ.Α.Σ. συγκαλείται από τον Πρόεδρό του και γνωμοδοτεί για τα θέματα αρμοδιότητάς του σύμφωνα με το νόμο αυτόν.

4. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να συμμετέχουν και άλλα μέλη ή να προβλέπεται διαφορετικός χρόνος θητείας.

Άρθρο :ΔΕΚΑΤΟ

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 4

Άρθρο δέκατο Λογαριασμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

1. Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συνιστάται και λειτουργεί ειδικός "Λογαριασμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών" , στον οποίο κατατίθενται ή αποδίδονται κατά περίπτωση:

α) οι χρηματοδοτήσεις και ενισχύσεις για τις γραμμές που καλύπτονται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας,

β) το κατά την παράγραφο 5 του άρθρου τέταρτου δικαίωμα,

γ) τα κατά την παράγραφο 1 του άρθρου πέμπτου παράβολα,

δ) το εξήντα τοις εκατό του κατά την παράγραφο 5 του άρθρου έκτου ποσού προστίμου,

ε) τα κατά το άρθρο ενδέκατο ποσά προστίμων,

στ) κάθε ποσό εγγυητικής επιστολής, που καταπίπτει σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού,

ζ) ποσοστό τρία τοις εκατό επί του καθαρού ναύλου μεταφοράς επιβατών και οχημάτων, στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

2. Τα έσοδα του Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών διατίθενται κατά προτεραιότητα για τη χρηματοδότηση των γραμμών, που καλύπτονται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και για τη συμμετοχή του Δημοσίου σε έργα βελτίωσης της λειτουργίας των λιμένων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των εσόδων του Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

*****ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Σύμφωνα με το άρθρο μόνο του ΠΔ 34/2003 (ΦΕΚ Α 35) ορίζεται ότι :

"Στις δαπάνες του ειδικού λογαριασμού με τίτλο "Λογαριασμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών" που συστήθηκε με το άρθρο δέκατο του Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α) ασκείται προληπτικός έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο."

Άρθρο :ΕΝΔΕΚΑΤΟ

Άρθρο ενδέκατο

Ποινικές και διοικητικές κυρώσεις

1. Οποίος παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, κατά παράβαση

των διατάξεων του Πρώτου Μέρους του νόμου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών.

2. Με την επιφύλαξη ισχύος της παραγράφου 5 του άρθρου έκτου, στους παραβάτες των λοιπών διατάξεων του Μέρους Πρώτου του νόμου αυτού και των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων πράξεων, που δεν αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, επιβάλλονται από την αρμόδιαλιμενική αρχή οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ.187/1973, ΦΕΚ261 Α),

3. Οι παραβάτες των διατάξεων, που αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, τιμωρούνται με απόφαση της Ρ.Α.Θ.Ε. με πρόστιμο από τριάντα χιλιάδες ΕΥΡΩ μέχρι τριακόσιες χιλιάδες ΕΥΡΩ, αναλόγως με τη συχνότητα και τη βαρύτητα της παράβασης.

Πλοιοκτήτης, που τιμωρείται ως υπότροπος για σοβαρές παραβάσεις, μπορεί με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Θ.Ε" να αποκλείεται από τις δρομολογήσεις με τον παρόντα νόμο.

4. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Θ.Ε., μπορεί να αναπροσαρμόζεται το κατώτερο και το ανώτερο όριο του προστίμου.

5. Τα επιβαλλόμενα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου πρόστιμα αποδίδονται στο Λογαριασμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

6. Η επιβολή προστίμων κατά το παρόν άρθρο δεν αποκλείει την επιβολή άλλων κυρώσεων για την ίδια παράβαση, που προβλέπονται από άλλες διατάξεις.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 45 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 189 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΓΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 2932/2001: Θαλάσσιες ενδομεταφορές-Γεν.Γρ/τεία Λιμένων-Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε ΑΕ κλπ (300897)

Άρθρο : ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ
 Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 2
 Προισχύσασες μορφές άρθρου : 2

Άρθρο δέκατο ένατο**Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων**

1. "Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας συγκροτείται δεκατριαμελής Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, που αποτελείται από το Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, δύο εκπροσώπους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και από τους αρμόδιους Γενικούς Διευθυντές των Υπουργείων Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (1 των Δημόσιων Έργων και 1 της Χωροταξίας), Ανάπτυξης, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αιγαίου, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Πολιτισμού, Γεωργίας και αντίστοιχης βαθμίδας εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Αμυνας.

Της Επιτροπής προεδρεύει ο Γενικός Γραμματέας ή ο αναπληρωτής του. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζονται τα θέματα αναπλήρωσης και γραμματειακής υποστήριξης. Ο Γενικός Γραμματέας καταρτίζει την ημερήσια διάταξη, εισηγείται τα προς συζήτηση θέματα και επιμελείται της εκτέλεσεως των αποφάσεων της Επιτροπής.

*** Το πρώτο εδάφιο της παρ.1 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 35 Ν.3153/2003,ΦΕΚ Α 153/19.6.2003.

2. Έργο της Επιτροπής είναι:

α) Ο γενικός σχεδιασμός των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και ο καθορισμός των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας.

β) Η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών.

γ) Ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων με στόχο την προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στη νέα τεχνολογία ναυπήγησης πλοίων και στις νέες συνθήκες που δημιουργεί η απελευθέρωση της ακτοπλοίας.

δ) Η παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς.

ε) Η έγκριση, αναθεώρηση / επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία θα καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα και

- 190 -

στ) Οποιοδήποτε θέμα ζητηθεί από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

«3. Για τη σύνταξη της θετικής γνωμοδότησης ή της αρνητικής απόφασης Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων, όλων των λιμενικών έργων που προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ. 2α περίπτωση στστ' του ν. 4014/2011, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. Εάν δεν επιλέγεται από τον υπόχρεο φορέα η διαδικασία της γνωμοδότησης με την υποβολή φακέλου ΠΠΠΑ, για την έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων όλων των λιμενικών έργων, που προβλέπεται από τα άρθρα 3 παρ. 2β και 4 παρ. 3ζ του ν. 4014/2011, απαιτείται σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η σύμφωνη αυτή γνώμη υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών που προβλέπονται στο άρθρο 14 παρ. 2 του ν. 2971/2001 και στο άρθρο 3 παρ. 2α περίπτωση δδ' κατά τη διαδικασία του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων. Οι προθεσμίες που προβλέπονται από τα άρθρα 3 και 4 του ν. 4014/2011 είναι, όσον αφορά στην παροχή σύμφωνης γνώμης από την ΕΣΑΛ, ενδεικτικές.»

*** Η παρ.3, η οποία είχε προστεθεί με το άρθρο 35 Ν.3153/2003, ΦΕΚ Α 153, αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 207 παρ.1 Ν.4072/2012, ΦΕΚ Α 86/11.4.2012.

4 (3). Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται κάθε θέμα που αφορά τη λειτουργία της Επιτροπής.

*** Η αρχική παράγραφος 3 αναριθμήθηκε σε παρ.4 με το άρθρο 35 Ν.3153/2003, ΦΕΚ Α 153,

"5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η αποζημίωση των μελών και του γραμματέα της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων."

*** Η παρ.5 προστέθηκε με το άρθρο 35 Ν.3153/2003, ΦΕΚ Α 153/19.6.2003.

«6. Οι αποφάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, με εξαίρεση τις αποφάσεις της παραγράφου 3, δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

*** Η παράγραφος 6 προστέθηκε με το άρθρο 207 παρ.2 Ν.4072/2012, ΦΕΚ Α 86/11.4.2012.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά το άρθρο 207 παρ.3 Ν.4072/2012:

"Οι κανονιστικές αποφάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001, που δεν έχουν δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, κυρώνονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Οι αποφάσεις αυτές τροποποιούνται με απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως".

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 46 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 192 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 2696/1999: ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΒΛ.και άρθρο 31 Ν.3904/2010 (272380)

Άρθρο :52Α

«Άρθρο 52Α

Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας στους χερσαίους χώρους λιμένων

1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία χώρων στάθμευσης οχημάτων και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, στους λιμένες της επικράτειας λαμβάνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, με βάση μελέτες των οικείων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων οι οποίες έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες τεχνικές τους υπηρεσίες, ή ελλείψει αυτών, από τεχνικές υπηρεσίες των οικείων Δήμων ή Περιφερειών, με μέριμνα των φορέων. Οι ανωτέρω μελέτες τυγχάνουν της σύμφωνης γνώμης της Λιμενικής Αρχής και διαβιβάζονται από τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, για προώθηση και έγκριση από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ).

2. Όσον αφορά στους τουριστικούς λιμένες της επικράτειας τα μέτρα της παραγράφου 1 λαμβάνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Προστασίας του Πολίτη και Πολιτισμού και Τουρισμού, και εφαρμόζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 1. Οι μελέτες για τους τουριστικούς λιμένες, αφού τύχουν της σύμφωνης γνώμης της Λιμενικής Αρχής, διαβιβάζονται από τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού για προώθηση και έγκριση από την επιτροπή τουριστικών λιμένων του άρθρου 30 του ν.2160/1993.

3. Αν από τη λήψη των μέτρων της παραγράφου 1 επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, οι μελέτες τυγχάνουν και της σύμφωνης γνώμης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), για την περιοχή αρμοδιότητας του ή των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών για τις άλλες περιοχές της χώρας.

4. Με αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων των δύο πρώτων εδαφίων των παραγράφων 1 και 2 και με την ίδια διαδικασία μπορούν να καθορίζονται, εντός των λιμένων και τουριστικών λιμένων, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Οπου από τις αποφάσεις αυτές επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, εφαρμόζεται και η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου.

5. Τα μέτρα που λαμβάνονται βάσει των διατάξεων του άρθρου αυτού ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός αν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τα στελέχη της Λιμενικής Αρχής.»

*** Το άρθρο 52Α προστέθηκε με την παράγραφο 2 άρθρου 23 Ν.4058/2012,ΦΕΚ Α 63/22.3.2012.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 50 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 194 -

 + Μέγεθος Γραμμάτων -**ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)**

Ν 4072/2012: ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ/ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ/ΣΗΜΑ/ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ/ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ/ΠΛΟΕΣ/ΜΕΣΙΤΕΙΑ
ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ/ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ κλπ (568346)

Άρθρο :211

Άρθρο 211

Τοποθέτηση προστατευτικών διχτύων

Η τοποθέτηση, από τους φορείς διοίκησης των λιμένων, προστατευτικών διχτύων (πλωτών φραγμάτων), κατά τις διατάξεις του π.δ. 23/2000 (Α` 18) για την προστασία των ακτών και των λουσιμένων από θαλάσσια ρύπανση (συστήματα περισυλλογής και συγκράτησης απορριμμάτων σε υδάτινο περιβάλλον) σε θαλάσσιες λουτρικές εγκαταστάσεις, που βρίσκονται εκτός περιοχών NATURA 2000, επιτρέπεται για εποχική χρήση με άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής, χωρίς πάκτωση στον πυθμένα.

Ηλεκτρονική Αλληλεπικοινωνία με τον Πολίτη - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗΣ ΠΑΡΑΧΕΙΡΑΓΩΓΗΣ
 Ηλεκτρονική Αλληλεπικοινωνία με τον Πολίτη - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗΣ ΠΑΡΑΧΕΙΡΑΓΩΓΗΣ
 Ηλεκτρονική Αλληλεπικοινωνία με τον Πολίτη - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗΣ ΠΑΡΑΧΕΙΡΑΓΩΓΗΣ

Μέγεθος Γραμμάτων - **Εκτύπωση\Αποθήκευση**

71/2001: ΑΙΓΙΑΛΟΣ, ΠΑΡΑΛΙΑ. Επιταγή (άρθρ.35) κλπ. (306472)

ο	18
εση με Νομολογία και Αρθρογραφία	18
εξουσιοδότηση Εκδοθέντα και Εφαρμοστικά Νομοθετήματα	3

Αρθρο 18

Ζώνη λιμένα

3. Σε κάθε παράκτια περιοχή, όπου κατά τις κείμενες διατάξεις συντρέχει λόγος δημιουργίας ή επέκτασης λιμένα, καθορίζεται έκταση παράκτιας και θαλάσσιας, συνεχής ή διακεκομμένη στην οποία ο αρμόδιος φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα μπορεί να εκτελέσει, σύμφωνα με τις διατάξεις περί εκτέλεσεως δημοσίων έργων, τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας περί λιμενικών ταμείων και στα πλαίσια ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, έργα που απαιτούνται για την βελτίωση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και τουριστικής λειτουργίας και γενικότερα της εύρυθμης λειτουργίας του λιμένα. Η έκταση αυτή καλείται Ζώνη λιμένα και διακρίνεται σε χερσαία και θαλάσσια.

4. Τα έργα της προηγούμενης παραγράφου εκτελούνται με απόφαση του αρμόδιου Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας μετά από σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Πολιτισμού και του Γ.Ε.Ν. Σε έργα επέκτασης λιμένων των οποίων οι μελέτες επιβλέπονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (εθνικής ή μείζονος σημασίας κ.λπ.), απαιτείται και σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Πολιτισμού, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Η εγκεκριμένη οριστική μελέτη των έργων αποστέλλεται αμέσως μετά την έγκρισή της με ευθύνη του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα στην αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία.

5. Για την έναρξη εκτέλεσης των έργων της παραγράφου 1 απαιτείται έγκριση της αρμόδιας λιμενικής αρχής.

6. Επισκευές - επεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα και εργασίες συντήρησης σε υφιστάμενους λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις εκτελούνται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, κατόπιν απόφασης του αρμόδιου Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης, Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ναυτιλίας, κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, μετά από υποβολή σχετικού αιτήματος του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής αρχής, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) αποσκοπούν στη συντήρηση υπάρχοντος εξοπλισμού ή στην αποκατάσταση φθορών, ζημιών ή βλαβών που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των εργαζομένων και των χρηστών και προκαλούνται από συνήθη χρήση κατά την εκτέλεση βερελιωδών δραστηριοτήτων του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης (φορτο-εκφόρτωση και κυκλοφορία βαρέων οχημάτων, αποβίβαση συναλλασσόμενων, συνήθη καιρικά φαινόμενα κ.λπ.) ή και από έκτακτες καταστάσεις (σεισμογενείς, πρόσκρουση πλοίων κλπ.), όπως ιδίως υποσκαφές (σηπλαιώσεις), πάσης φύσεως φθορές ή ζημιές σε κρηπιδώματα και προβλήτες, καθιζήσεις ανωδομών, εξοπλισμός που χρήζει αντικατάστασης, τοπικές αστοχίες θωράκισης - προστασίας εξωτερικών λιμενικών έργων (βραχισμός),

β) δεν τροποποιούν με οποιονδήποτε τρόπο τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των λιμένων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων,

Ο προϋπολογισμός δαπάνης δημοπράτησης τους δεν υπερβαίνει το ποσό των 100.000,00 ευρώ έναν δαπάνης Φ.Π.Α. και

συνδέονται άρρηκτα με την ομαλή και ασφαλή λειτουργία του λιμένα ή της λιμενικής κατάστασης.

Για την έναρξη εκτέλεσης των επισκευών - επεμβάσεων της παραγράφου αυτής απαιτείται η προβλεπόμενη από την παράγραφο 3 αστυνομικής φύσεως άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής.

Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, υλοποιούνται επίσης σε υφιστάμενους λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις οι κάτωθι επεμβάσεις / αναβαθμίσεις πικου χαρακτήρα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις:

α) Εξοπλισμός και εργασίες που αποσκοπούν στη δημιουργία υποτυπωδών, μικρής έκτασης καταστάσεων για την εξυπηρέτηση των διακινούμενων επιβατών και εργαζομένων, όπως ψύκτες αερίων, σκιάδια, χημικές τουαλέτες, Α.Τ.Μ. Τραπεζών, μηχανήματα αυτόματης έκδοσης εισιτηρίων, εξοπλισμός και σήμανση για τη διακίνηση πεζών και οχημάτων κ.λπ.

β) Η εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας με στόχο τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων ISPS (International Ship and Port Facility Security), του ν. 3622/2007 (Α' 284), της Συνθήκης Schengen, του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004, της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2005/65 για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων από σκόπιμες παράνομες ενέργειες και των μελετών σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ.) που έχουν εκπονηθεί με βάση τη μελέτη αξιολόγησης Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Α.Λ.Ε.), όπως κινητές περιφράξεις, εγκατάσταση φυλακίων ελέγχου, τοποθέτηση καμερών παρακολούθησης επί στύλων, προστατευτικές μπάρες και άλλες μέσων ασφαλείας παρεμβάσεις, με τις οποίες δεν τροποποιούνται ή αλλοιώνονται τα υφιστάμενα βιομετρικά χαρακτηριστικά των λιμένων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων και δεν παρακωλύεται η λειτουργία τους.

Για την έναρξη εκτέλεσης των εργασιών της παραγράφου αυτής απαιτείται η προβλεπόμενη από την παράγραφο 3 αστυνομικής φύσεως άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής.»

** Οι παράγραφοι 4 και 5 προστέθηκαν με το άρθρο 214 Ν.4072/2012, ΦΕΚ Α 86/11.4.2012.

Άρθρο	21
Επίσημη με Νομολογία και Αρθρογραφία	7
Εξουσιοδότηση Εκδοθέντα και Εφαρμοστικά Νομοθετήματα	4
Επισχύσασες μορφές άρθρου	1

Άρθρο 21
Καθορισμός χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα

1. "Με απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, η οποία εκδίδεται ύστερα από σύμφωνη γνώμη των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Πολιτισμού, του Γ.Ε.Ν. και της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας, καθορίζεται το όριο της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα."

*** Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 33 Ν.3153/2003, ΦΕΚ Α 153/19.6.2003.

Ο καθορισμός του ανωτέρου ορίου γίνεται με πράσινη γραμμή σε αντίγραφο του διαγράμματος καθορισμού του αιγιαλού ή σε άλλο διάγραμμα μικρότερης κλίμακας, που έχει συνταχθεί με τις ίδιες προδιαγραφές, ενημερωμένου βιομετρικά

οι την ισοβαθή γραμμή των είκοσι (20) μέτρων. Το διάγραμμα θεωρείται στην ακρίβεια της αποτύπωσης από την αρμόδια Τεχνική Υπηρεσία του έτους Ο.Τ.Α., σε περίπτωση δε μη ύπαρξης αυτής από την αρμόδια Υπηρεσία. Οι πιο πάνω γνώμες παρέχονται μέσα σε τρεις (3) μήνες από τη λήξη του σχεδίου απόφασης του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, που συνοδεύεται από το οικείο τοπογραφικό διάγραμμα. Σε περίπτωση που η πιο πάνω τρίμηνη προθεσμία περάσει άπρακτη, ο καθορισμός του ορίου της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης γίνεται και χωρίς την πιο πάνω γνώμες. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής.

Η απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα εγκρίνεται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μαζί με το διάγραμμα.

Αντίτυπο του διαγράμματος με σημείωση του Φύλλου Εφημερίδας της Κυβερνήσεως που δημοσιεύθηκε στέλνεται:

α) στις Διευθύνσεις Δημόσιας Περιουσίας και Τεχνικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών,

β) στο Γ.Ε.Ν.,

γ) στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων,

δ) στην αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία,

ε) στην Τ.Υ.Δ.Κ.,

στ) στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας,

ζ) στην Κτηματολόγιο Α.Ε.,

η) στην αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία,

θ) στη Γενική Διεύθυνση Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας,

ι) στη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Ανάπτυξης,

ια) στη Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού,

ιβ) στο Υπουργείο Αιγαίου για τις περιοχές της αρμοδιότητάς του.

κ

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 53 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

Μέγεθος Γραμμάτων

ΠΑΡΑΡΤΗΡΙΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

Δ 447/1969: Σύσταση μόνιμης διαιτησίας επίλυσης ναυτ. διαφορών στο Ν.Ε.Ε. (74030)

Άρθρο :2

Άρθ.2.-Εις την,κατά το άρθρ.1 ενώπιον του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος διαιτησίαν,δύναται να υποβληθή πάσα ιδιωτικού δικαίου ναυτιλιακή διαφορά.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 54 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

Μέγεθος Γραμμάτων

ΠΑΡΕΞΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

Δ 913/1978: Κωδικοποίηση διατάξεων ΝΑΤ (Κ.Ν.792/78-εξαιρ.άρθρ.18 Ν.458/76) (36074)

άρθρο :84

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :85

ατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Προσχύσασες μορφές άρθρου :2

Άρθρον 84.

(άρθρον 1 παράγρ. 1α, 1β, 1γ, 7 και 11 Ν. 374/1976, άρθρον 16 Ν.Δ. 152/1974, άρθρον 18 παρ. 35 εδ. α' και β', 6, 8,9 και 10 Ν. 3170/1955 άρθρον 7 Ν.Δ. 87/1969, άρθρον 25 παρ. 4 ν. 27/1975, άρθρον 1 παρ. 2 Ν. 374/1976 και άρθρον 9 Ν.Δ. 87/1969).

Τακτικά Εισφοραί.

1. Οι ναυτικοί, μέλη συγκεκροτημένων πληρωμάτων Ελληνικών πλοίων και αντιστοίχως οι πλοιοκτήται τούτων, καταβάλλουν τακτικάς μηνιαίας εισφοράς ως ακολούθως:

"α) Των πλοίων τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι και 26 κόρους οι μεν ναυτικοί 6% επί του μηνιαίου μισθού τους, οι δε πλοιοκτήτες 9% επί του ως άνω μισθού.

β) Των πλοίων τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα ανώτερη των 25 κόρων μέχρι 1.500 οι μεν ναυτικοί 9% επί του μηνιαίου μισθού τους, οι δε πλοιοκτήτες 13% επί του ως άνω μισθού.

γ) Όλων των πλοίων τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα ανώτερη των 1.500 κόρων οι μεν ναυτικοί 9% επί του μηνιαίου μισθού τους οι δε πλοιοκτήτες 14% επί του ως άνω μισθού."

***Οι εντός " " περιπτώσεις α και β, καθώς και το πρώτο εδάφιο της περ. γ', αντικαταστάθηκαν ως άνω διά της παρ. 1 της Υ.Α. (ΕΜΠ.Ν) 30037/1059/7-10 Απρ. 1986 (Β' 151). Η απόφαση αυτή κυρώθηκε διά του άρθρου 6 περ. α' του Ν. 1711/1987 (Α' 109).

Οι πλοιοκτήται υποχρεούνται εις την καταβολήν προς το Ν.Α.Τ. της ίδιας αυτών εισφοράς ως και της εισφοράς των ναυτικών δια το σύνολον της οργανικής συνθέσεως του πληρώματος του πλοίου δι' όλον τον χρόνον της ισχύος του ναυτολογίου, και τους επί πλέον αυτής Έλληνας ναυτικούς δι' όσον χρόνον ούτοι είναι ναυτολογημένοι επί του πλοίου, καταργουμένων των οικονομικών κυρώσεων, λόγω ελλειπούς συνθέσεως.

"Ειδικότερα οι πλοιοκτήτες των επιβατηγών πλοίων, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους, υποχρεούνται στην καταβολή εισφορών μόνο για το σύνολο της νόμιμης σύνθεσης του πληρώματος του πλοίου, χωρίς να ισχύει για τους πέραν της συνθέσεως ναυτολογουμένους η αύξηση της αριθ. 30037/1059/86 απόφασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, του άρθρου 6 του παρόντος".

***Το άνω εντός " " εδάφιο προστέθηκε με το άρθρο 2 παρ. 11 του Ν. 1711/1987 (ΦΕΚ Α 109).

"Αν το πλοίο βρίσκεται σε αργία ή παροπλισμό, οι εισφορές προς το ΝΑΤ υπολογίζονται μόνο επί του ναυτολογημένου πληρώματος για όσο χρόνο διαρκεί η σύμβαση ναυτολόγησης κάθε ναυτικού.

Σε αργία ή παροπλισμό θεωρείται ότι βρίσκεται το πλοίο, μόνο για τον υπολογισμό εισφορών προς το ΝΑΤ αν διέκοψε τους πλόες του και παράμεινε σε μόνιμο αγκυροβόλιο σε λιμάνια ημεδαπής ή αλλοδαπής περισσότερο από δύο (2) μήνες.

Μετά τη συμπλήρωση των δύο μηνών ακινησίας του το πλοίο θεωρείται σε αργία από του τέθηκε σε ακινησία. Μετακινήσεις με εντολή ή με άδεια της λιμενικής αρχής σε άλλο αγκυροβόλιο δεν διακόπτουν την ακινησία".

***Η τρίτη περίοδος του εδαφίου γ' της παρ. 1 του άρθρου 84 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 14 του Ν. 1376/1983 (Α' 96).

Δια την εν γένει καταβολήν προς το Ν.Α.Τ. των ανωτέρω οφειλομένων ή βεβαιωμένων εισφορών ευθύνονται αλληλεγγύως μη χωρούσης της ενστάσεως ήσεως άπαντες οι εν παραγράφω 6 του άρθρου 86 του παρόντος νόμου αναφερόμενοι υπόχρεοι.

2. Ως μισθός επί του οποίου υπολογίζονται αι τακτικά μηνιαία εισφορά λαμβάνεται ο δια των εν ισχύει εκαστοτε συλλογικών συμβάσεων ή ελλείψει τοιούτων συμβάσεων ο δι' αποφάσεως του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας οριζόμενος, επυξημένος:

α) Κατά το επίδομα Δεξαμενοπλοίου.

β) Κατά το επίδομα Κυριακής Αργίας.

γ) Κατά το επίδομα αδειας, και

δ) Κατά το επίδομα υπερενιαυσίου υπηρεσίας ή δώρου εορτών, ως άπαντα τ' ανωτέρω επιδόματα καθορίζονται εκάστοτε υπό των εν ισχύι συλλογικών συμβάσεων.

Αι μέχρι της 13 Νοεμβρίου 1974 βεβαιωθείσαι εισφοράί πλοιοκτήτου και ναυτικού επί του επιδόματος δεξαμενοπλοίων καλώς εβεβαιώθησαν και εισί καταβλητέαι αι δε καταβληθείσαι δεν επιστρέφονται εκτός εάν έχη εκδοθή υπεράκκλητος δικαστική απόφασις.

3. Αι τακτικά μηνιαία εισφοράί των ναυτολογημένων επίδο μεριδίω επί παντός πλοίου ορίζονται ίσαι προς τας εισφοράς των εργαζομένων επί μισθώ εις πλοία αντιστοίχου κατηγορίας και χωρητικότητας, αι δε των πλοιοκτητών ίσαι προς τας των πλοιοκτητών αντιστοιχών πλοίων.

4. Αι τακτικά μηνιαία εισφοράί των κατωτέρω κατηγοριών ησφαλισμένων ορίζονται ως εξής:

α) Των αρχιπλοηγών, πλοηγών και του βοηθητικού προσωπικού των πλοηγών σταθμών ίσαι προς τας εισφοράς των προς ους εξομιούνται μελών συγκεκριμένων πληρωμάτων επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων του εδαφίου γ' της πρώτης παραγράφου του παρόντος άρθρου, η δε εισφορά της Πλοηγικής Υπηρεσίας ίση προς την αντίστοιχον εισφοράν πλοιοκτήτου.

β) Των Προέδρων, ταμιών και γραμματέων των οργανώσεων των ναυτικών, των νομίμων αυτών αναπληρωτών (δι' όν χρόνον οι τελευταίοι αναπληρούσι τους πρώτους) και των εν τω εσωτερικώ ή εξωτερικώ νομίμως εκπροσώπων της εν Ελλάδι εδρευούσης ανωτάτης οργανώσεως των Ελλήνων ναυτικών (δι' όν χρόνον ούτοι εκπροσωπούν την οργάνωσιν ταύτην) ίση προς το εν

τρίτον (1/3) της εισφοράς των επί φορτηγών ποντοπόρων πλοίων εργαζομένων επί της ανωτάτης ιεραρχικής κλίμακος του βαθμού και κλάδου του διπλώματος ή πτυχίου ικανότητας Ε.Ν., δι' ού είναι εφωδιασμένοι οι τέρω, η δε υπό των οικείων οργανώσεων καταβαλλομένη εισφορά πλοιοκτήτου ίση προς το εν τρίτον (1/3) της αντιστοίχου εισφοράς των πλοιοκτητών πλοίων της αυτής κατηγορίας.

Δι' ειδικότητας μη προβλεπομένας επί φορτηγών ποντοπόρων πλοίων λαμβάνονται υπ' όψιν αι εισφοραί των επί υπορωκεανείων επιβατηγών πλοίων εργαζομένων της αυτής ειδικότητας.

γ) Των αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ίσαι προς τας εκάστοτε καταβαλλομένας υπό του πλοιάρχου ή μηχανικού ά συγκεκριμένου πληρώματος φορτηγών ποντοπόρων πλοίων, η δε εισφορά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, παρ' αϊς ούτοι εργάζονται ίση προς την εκάστοτε καταβαλλομένην εισφοράν των πλοιοκτητών πλοίων της αυτής κατηγορίας.

δ) Εξαγοραί χρόνου υπηρεσίας πραγματοποιηθείσαι υπό των εν τη προηγουμένη παραγράφω αναφερομένων προσώπων μέχρι της ενάρξεως της ισχύος του Ν.Δ. 87/1969 (14.1.1969) θεωρούνται ως νομίμως γενόμεναι, ανεξαρτήτως εάν κατεβλήθησαν δι' αυτάς εισφοραί μικρότεροι των υπό του νόμου προβλεπομένων.

5. Πας ναυτολογημένος επί Ελληνικού πλοίου υπό ιδιότητα μη αναφερομένην εις τας συλλογικάς συμβάσεις τάσσεται εις την προσήκουσαν μισθολογικήν τάξιν δι' αποφάσεως του Δ.Σ. εγκρινομένης υπό του Υπουργού και υπάγεται εις τας αντιστοίχους υποχρεώσεις.

6. Εις καταβολήν της εν παραγρ. 1 εισφοράς υπόκεινται και οι επί Ελληνικών πλοίων εχόντων συγκεκριμένου πληρώμα εργαζόμενοι Έλληνες μη απογεγραμμένοι ναυτικοί εφ' όσον τυγχάνουν ναυτολογημένοι και καταλαμβάνουν θέσιν οργανικής συνθέσεως του πληρώματος.

7. Αι κατά το παρόν άρθρον τακτικά εισφοραί οφείλονται δι' όλον τον χρόνον καθ' όν οι ναυτικοί τυγχάνουν ναυτολογημένοι επί των ως άνω πλοίων, δια δε τον υπολογισμόν αυτών οι μήνες λογίζονται συνισταμένοι εκ τριάκοντα (30) ημερών.

8. Οι πλοιοκτήται, εφοπλισταί, διαχειρισταί και πλοίαρχοι υποχρεούνται να εισπράττουν παρά των πληρωμάτων των πλοίων την τακτικήν εισφοράν, δικαιούμενοι να παρακρατώσι ταύτην εκ του μισθού των, ούσης ακύρου πάσης περι του εναντίου συμφωνίας.

9. Αι τακτικά εισφοραί των ησφαλισμένων και των πλοιοκτητών καταβάλλονται εις το προβλεπόμενον δια των συλλογικών συμβάσεων ή ελλείψει τοιούτων δια των αποφάσεων του Υπουργείου οριζόμενον νόμισμα μισθού είτε εις ό νόμισμα συνωμολογήθη ο μισθός.

10. Δι' αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Α.Τ., εγκρινομένων υπό του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας δύνανται να αυξομειούνται αι εν εδαφίοις α' και β' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου εισφοραί και να καθορίζονται άλλως η κλίμαξ χωρητικότητας και αι κατηγορίαί των πλοίων δια τα εξ αυτών ολικής χωρητικότητας μέχρι 1.500 κόρων.

11. Αι υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου ασφαλιστικά εισφοραί δύνανται να ορίζονται δια νόμου.

12. α) Εκ του συνόλου των κατά τας προηγουμένας παραγράφους τακτικών εισφορών ποσοστόν μέχρι τριάκοντα επί τοις εκατόν (30%) αποτελεί πόρον του παρά τω Ν.Α.Τ. Κεφαλαίου ανεργίας και ασθενείας ναυτικών και του Ειδικού λογαριασμού προστασίας φυματικών ναυτικών. Το ύψος του ως άνω ποσοστού και το της κατανομής τούτου μεταξύ των ανωτέρω λογαριασμών ορίζονται εν αρχή εκάστου οικονομικού έτους δι' αποφάσεως του Υπουργού εκδιδομένης μετά γνώμην του Δ.Σ.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σύμφωνα με το άρθρο 44 παρ.11 του Ν. 4075/2012 (ΦΕΚ Α 89/11.4.2012) ισχύουν τα ακόλουθα:

Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η οποία εκδίδεται στην αρχή του κάθε οικονομικού έτους καθορίζεται το ύψος του ποσοστού της παρ. 12α του άρθρου 84 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 του ν. 792/1978 (Α 220). Με την ίδια απόφαση επιμερίζεται το ως άνω ποσοστό στο Κεφάλαιο Ασθένειας και στο Κεφάλαιο Ανεργίας Ναυτικών".

β) Δια τον υπολογισμό των υπέρ Ν.Α.Τ. εισφορών πλοιοκτήτου και ναυτικού της παραγρ. 1 και την είσπραξιν αυτών επιτρέπεται όπως δι' αποφάσεως του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ. εγκρινομένης υπό του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, εκφράζονται εις ποσοστά τα επί του μισθού επιδόματα η δώρα περί ών η παράγραφος 2 του παρὸς ανεξαρτήτως του διανυομένου εκάστοτε χρόνου εργασίας των ναυτικών επί του πλοίου.

13. Αλλοδαποί εργαζόμενοι επί ελληνικών πλοίων εχόντων συγκεκριτημένον πλήρωμα, ως και ημεδαποί μη απογεγραμμένοι ναυτικοί, δεν υπόκεινται εις καταβολήν εισφορών, εφ' ὅσον δεν καταλαμβάνουν οργανικὴν θέσιν ἢ δεν ανήκουν εις ναυτικὴν ειδικότητα. Οὗτοι καταχωροῦνται εις ειδικὰς σελίδας, προσηρτημένας εν τῷ ναυτολογίῳ, περί ὧν λεπτομερὴς κανονισμὸς θα ορίσῃ και δεν θεωροῦνται ευρισκόμενοι εις ασφαλιστικὴν σχέσιν μετὰ του Ν.Α.Τ.

14. Ο υπολογισμὸς της οφειλῆς προς το Ν.Α.Τ. ἀπὸ εισφορὰς γίνεται ἀπὸ το ταμεῖο με βάση τὴ νόμιμη σύνθεσιν και τὸ μισθολόγιον που ἰσχύει κάθε φορὰ.

***Η παρ. 14 προστέθηκε στο άρθρο 84 με το άρθρο 1 του Ν. 1711/1987 (ΦΕΚ Α 109).

Μέγεθος Γραμμάτων

ΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

4075/2012: Θέματα Κανον.Ασφάλισης ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, Ασφαλ.Φορέων,(Οδηγ.2010/18/ΕΕ) κλπ (568045)

Άρθρο :44

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :3

ατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο 44

Οργανωτικά και Οικονομικά Θέματα

1. Οι Διευθύνσεις Υγειονομικού των ενιαίων υπηρεσιών των Τ.Α.Υ.Τ.Ε.Κ.Ω. και Ε.Τ.Α.Α. και οι Διευθύνσεις Υγειονομικού και Φαρμακευτικής του Οίκου Ναύτου καταργούνται από την ένταξη τους στον ΕΟΠΥΥ.
2. Υπηρεσίες με αρμοδιότητες πέραν εκείνων των παροχών υγείας σε είδος διατηρούνται σε ισχύ στον Οίκο Ναύτου, ΤΑΥΤΕΚΩ και ΕΤΑΑ αντίστοιχα.
3. Στις Περιφερειακές Υπηρεσίες του ΕΟΠΥΥ εντάσσονται μόνο οι Περιφερειακές Υπηρεσίες των κλάδων υγείας της παραγράφου 17 του άρθρου 13 του ν. 4052/2012 όπως ισχύει.
4. Η αρμοδιότητα της έκδοσης βιβλιαρίων ασθενείας, της χορήγησης ασφαλιστικής ικανότητας και της Ευρωπαϊκής Κάρτας Ασφάλισης Ασθένειας (ΕΚΑΑ) ασκείται από τους οικείους φορείς κοινωνικής ασφάλισης.
5. Οι θεσμοθετημένοι πόροι, οι εισφορές, οι πρόσοδοι περιουσίας, η απόδοση των κεφαλαίων και των αποθεματικών, οι δωρεές, καθώς και κάθε άλλο έσοδο των εντασσομένων κλάδων της παραγράφου 17 του άρθρου 13 του ν. 4052/2012 όπως ισχύει, που προβλέπεται από την οικεία νομοθεσία ή άλλες γενικές διατάξεις νόμων, αποτελούν έσοδα του ΕΟΠΥΥ.
6. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 28,1 και 3 του άρθρου 29 και 9 του άρθρου 33 του ν. 3918/2011 (Α 31) εφαρμόζονται και για τους εντασσόμενους κλάδους της παραγράφου 17 του άρθρου 13 του ν. 4052/2012 όπως ισχύει.
7. Μέχρι την έγκριση της ενσωμάτωσης των εσόδων και των δαπανών των εντασσομένων κλάδων της παραγράφου 17 του άρθρου 13 του ν. 4052/2012 όπως ισχύει, στον προϋπολογισμό του ΕΟΠΥΥ, εξακολουθούν να εκτελούνται οι δαπάνες σύμφωνα με τις πιστώσεις των εγγεγραμμένων προϋπολογισμών τους.
8. Οι ασφαλιστικές εισφορές που προβλέπονται για παροχές ασθένειας των εντασσόμενων στον ΕΟΠΥΥ κλάδων υγείας εξακολουθούν να εισπράττονται από τους οικείους ασφαλιστικούς οργανισμούς, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία περί εισπραξης εισφορών.
9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας καθορίζονται ο τρόπος, η διαδικασία και η διασφάλιση της έγκαιρης μεταβίβασης στον ΕΟΠΥΥ των ποσών που εισπράττονται, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα.
10. Οι ληξιπρόθεσμες οφειλές και τα ελλείμματα του Οίκου Ναύτου, μέχρι την ημερομηνία ένταξης, βαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό.
11. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η οποία εκδίδεται στην αρχή του κάθε οικονομικού έτους καθορίζεται το ύψος του ποσοστού της παρ. 12α του άρθρου 84 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 του ν. 792/1978 (Α 220). Με την ίδια απόφαση επιμερίζεται το ως άνω ποσοστό στο Κεφάλαιο Ασθένειας και στο Κεφάλαιο Ανεργίας

υπτικών.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, κατανέμεται το ποσοστό των εισφορών που αποδίδεται στον ΕΟΠΥΥ για παροχές σε είδος και το ποσοστό των εισφορών για παροχές σε χρήμα, που αποδίδεται στο Λογαριασμό Παροχών σε Χρήμα του Οίκου Ναύτου, ο οποίος συνιστάται με την περίπτωση Α της παραγράφου 1 του άρθρου 48.

12. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης καθορίζεται το ύψος του ποσού του πάγιου πόρου του άρθρου 34 ν. 2773/1999 (Α 286) όπως επικαιροποιήθηκε σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 132 του ν. 3865/2008 (Α 58), καθώς και το ύψος του ποσού κάθε άλλου πόρου υπέρ ΚΑΠ-ΔΕΗ που διατηρήθηκε με την παράγραφο 9 του άρθρου 44 του ν. 3863/2010 (Α 115), ποσό το οποίο αποδίδεται στον ΕΟΠΥΥ για παροχές σε είδος και στο Λογαριασμό Παροχών σε Χρήμα, ο οποίος συνιστάται στο Τ.ΑΥ.Τ.Ε.Κ.Ω. με την περίπτωση Β' της παραγράφου 1 του άρθρου 48, για παροχές ασθένειας σε χρήμα.

13. Η παράγραφος 4 του άρθρου 18 του ν. 3846/2010 τροποποιείται ως ακολούθως:

«4. Στον ΕΟΠΥΥ συνιστάται Επιτροπή Ενστάσεων η οποία αποτελείται από:

α) Τον Πρόεδρο του ΕΟΠΥΥ, αναπληρούμενο από έναν εκ των αντιπροέδρων του Δ.Σ. του ΕΟΠΥΥ, οριζόμενο από το Δ.Σ. αυτού.

β) Τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Υπηρεσιών Υγείας της ΥΠΕΔΥΦΚΑ, με αναπληρωτή του τον Προϊστάμενο της Περιφερειακής Διεύθυνσης της Αττικής της ΥΠΕΔΥΦΚΑ.

γ) Τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Νομικών Υποθέσεων του ΕΟΠΥΥ αναπληρούμενο από άλλον οριζόμενο δικηγόρο της Διεύθυνσης.

Γραμματέας ορίζεται με τον αναπληρωτή του υπάλληλος του ΕΟΠΥΥ, με βαθμό τουλάχιστον Γ. Τα μέλη της ανωτέρω επιτροπής και ο γραμματέας με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους διορίζονται με απόφαση του Δ.Σ. του ΕΟΠΥΥ για τριετή θητεία.

Εισηγητής κάθε φορά ορίζεται ένας από τους συντάξαντες το πόρισμα από τον Γενικό Επιθεωρητή της ΥΠΕΔΥΦΚΑ.

Αντικείμενο της Επιτροπής Ενστάσεων αποτελεί η εκδίκαση των προσφυγών επί των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων από τον Γενικό Επιθεωρητή της ΥΠΕΔΥΦΚΑ και οι αποφάσεις της ως άνω Επιτροπής είναι άμεσα εκτελεστές.»

14. Μέχρι τις 31.12.2012 και μετά τη σύνταξη αναλογιστικής μελέτης που θα αποδεικνύει τη βιωσιμότητα τους, ταμεία, τομείς και κλάδοι υγείας που υπήχθησαν και προβλέπεται να υπαχθούν στον ΕΟΠΥΥ, δύνανται με αποφάσεις των αντιπροσωπευτικότερων οργανώσεων των ασφαλισμένων κάθε ταμείου ή τομέα ή κλάδου να εξαιρούνται από την ένταξη του ΕΟΠΥΥ, μετατρεπόμενοι αυτοδίκαια σε νομικά-πρόσωπα-ιδιωτικού-δικαίου (Ν.Π.Ι.Δ.) υποχρεωτικής ασφάλισης κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8 του ν. 3029/2002 (Α 160).

Με τη μετατροπή τους σε Ν.Π.Ι.Δ. απαγορεύεται οποιαδήποτε χρηματοδότηση από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 55 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

Μέγεθος Γραμμάτων -

ΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

3872/2010: Περιηγητικοί πλόες από πλοία με σημαία τρίτων χωρών ΑΡΣΗ (522407)

Άρθρο :1

ατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Προσχύσασες μορφές άρθρου :1

«Άρθρο 1**Προϋποθέσεις**

Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παρ. 3 περίπτωση β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α' 261), σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 49 επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, μεταξύ του αφετήριου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι κατ' ελάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες. Επίσης, το δικαίωμα αυτό παρέχεται και σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα τουλάχιστον 49 επιβατών.

2. Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (Α' 75) από τους οριζόμενους περιορισμούς στα περιηγητικά ταξίδια, καθώς και οι όροι ασφαλείας, που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (Α' 17), όπως κάθε φορά ισχύουν, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, τα οποία εκτελούν περιηγητικούς πλόες σύμφωνα με την παράγραφο 1.

3. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ευθύνεται για την είσπραξη και καταβολή του τέλους που προβλέπεται στην παράγραφο 2B του άρθρου 6 του ν. 2399/1996 (Α' 90).

*** Τα άρθρα 1 έως 4 αντικαταστάθηκαν όπως παρατίθενται με το άρθρο 222 Ν.4072/2012,ΦΕΚ Α 86/11.4.2012.

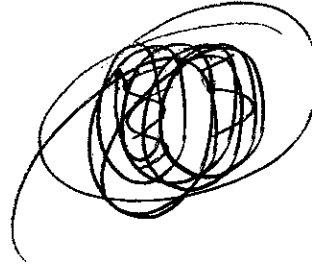
ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 57 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 210 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 4219/1961: ;Θέματα μονίμων Αξιωματικών Ναυτικού κλπ. (28403)

Αρθρο :4
Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Αρθρον 4.- 1. Εις την κατά τας κειμένας διατάξεις λογιζομένης ως πραγματικήν στρατιωτικήν υπηρεσίαν προς παροχήν των λόγω πολυετίας πάσης φύσεως προσαυξήσεων ή καθορισμόν αποδοχών, λογίζεται δι' άπαντας τους στρατιωτικούς και ο μη συμπίπτων προς ετέραν δημοσίαν υπηρεσίαν χρόνος δύο ετών σπουδών εις ανωτάτην ημεδαπήν ή αλλοδαπήν Σχολήν, εάν μετά τας σπουδάς ταύτας απεκτήθη πτυχίον αποτελούν κατά Νόμον προσόν διά την κατάταξιν εις τον Κλάδον εις ον ο στρατιωτικός ανήκει.

2. Ο ανωτέρω υπολογισμός των δύο ετών σπουδών ισχύει διά τους εισελθόντας ή εισερχομένους εις το στράτευμα υπό την ιδιότητα του τελειοφοίτου των ως άνω Σχολών συμφώνως προς τας ειδικάς περί τούτων διατάξεις.

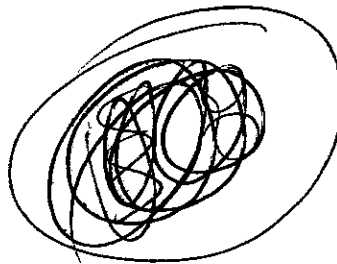
- 211 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΠΔ 38/2012: Συγκρότηση, σύνθεση και λειτουργία των Συμβουλίων Κρίσεων Λιμενικού Σώματος -Ελληνικής Ακτοφυλακής. (568038)

Άρθρο :1

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄****ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ ΚΡΙΣΕΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Λ.Σ. -ΕΛ.ΑΚΤ.****Άρθρο 1**

Συγκρότηση και αρμοδιότητες των Συμβουλίων Κρίσεων Αξιωματικών Λ.Σ. -ΕΛ.ΑΚΤ.

1. Τα Συμβούλια Κρίσεων των Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. είναι τα ακόλουθα:

α) Το Ανώτατο Συμβούλιο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. β) Το Ανώτερο Συμβούλιο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. γ) Το Κατώτερο Συμβούλιο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

2. Το Ανώτατο Συμβούλιο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.:

α) Είναι αρμόδιο για την κρίση των Αντιναυάρχων πλην του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., των Υποναυάρχων και των Αρχιπλοιάρχων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., καθώς και για τη μονιμοποίηση των Εφέδρων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., οι οποίοι κατατάσσονται σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις και συγκροτείται από:

αα) Τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, ως Πρόεδρο.

ββ) Τον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως μέλος.

γγ) Έναν Αντιστράτηγο του Στρατού Ξηράς, ως μέλος, που ορίζεται με τον αναπληρωτή του, μετά από πρόταση του Αρχηγού Γ.Ε.ΕΘΑ.

Χρέη Εισηγητή εκτελεί ο Αρχηγός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

β) Με ευρύτερη σύνθεση λειτουργεί ως δευτεροβάθμιο για την επανάκριση των από το πρωτοβάθμιο Συμβούλιο Κρίσεων δυσμενώς κριθέντων Ανωτάτων Αξιωματικών, καθώς και για την επιλογή του Υπαρχηγού, Επιτελάρχη Αρχηγείου, και Υποναυάρχων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. όταν αυτό απαιτείται. Η επανάκριση γίνεται μετά από άσκηση εν-δικοφανούς προσφυγής από τους ίδιους, ή αναπομπή του οικείου Υπουργού, ή στο πλαίσιο συμμόρφωσης σε αποφάσεις διοικητικών δικαστηρίων.

Το Συμβούλιο αυτό συγκροτείται από:

αα) Τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, ως Πρόεδρο.

ββ) Τον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως μέλος.

γγ) Έναν Αντιστράτηγο του Στρατού Ξηράς, αρχαιότερο αυτού που συμμετείχε στο πρωτοβάθμιο, ως μέλος.

δδ) Δύο Αντιναυάρχους του Πολεμικού Ναυτικού, ως μέλη.

Τα μέλη των περιπτώσεων (γγ) και (δδ), καθώς και τα αναπληρωματικά αυτών, ορίζονται με πρόταση του Αρχηγού Γ.Ε.ΕΘΑ.

Χρέη Εισηγητή εκτελεί ο Αρχηγός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

- 212 -

3. Το Ανώτερο Συμβούλιο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.:

α) Είναι αρμόδιο για:

- Την κρίση των Πλοιαρχών, Αντιπλοιαρχών και Πλωταρχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

- Τη λήψη απόφασης διενέργειας Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης, μετά από αναφορά δυσμενώς κριθέντος προς τη Διεύθυνση Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., προκειμένου να διαπιστωθεί εάν δυσμενείς εγγραφές σε εκθέσεις ή σημειώματα αξιολόγησης, στις οποίες ερείδεται εν όλω ή εν μέρει εκδοθείσα δυσμενής απόφαση δευτεροβαθμίου Συμβουλίου Κρίσεων, είναι αποτέλεσμα αμερόληπτης ή μη κρίσης, ή εσφαλμένης ή μη εκτίμησης, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες σχετικές διατάξεις περί διενέργειας Ενόρκων Διοικητικών Εξετάσεων.

- Τη διαγραφή, ή μεταβολή επί το ευνοϊκότερον δυσμενούς στοιχείου, στο οποίο ερείδεται εν όλω ή εν μέρει δυσμενής κρίση δευτεροβαθμίου Συμβουλίου Κρίσεων, ανάλογα με το πόρισμα της ανωτέρω Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης.

Οι αποφάσεις για τη διενέργεια Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης, ή τη διαγραφή, ή μεταβολή επί το ευνοϊκότερον δυσμενούς στοιχείου, σύμφωνα με τα ανωτέρω, λαμβάνονται εντός αποκλειστικής προθεσμίας τεσσάρων μηνών, αρχομένης την επομένη της ημερομηνίας παραλαβής της αναφοράς του δυσμενώς κριθέντος από τη Διεύθυνση Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Το Συμβούλιο αυτό συγκροτείται από:

- Τον Αρχηγό του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως Πρόεδρο.

- Τον Υπαρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως μέλος.

- Έναν Αρχιπλοίαρχο που προέρχεται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως μέλος.

Αναπληρωματικά μέλη ορίζονται αντίστοιχα ο Επιτε-λάρχης Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ένας Αρχιπλοίαρχος προερχόμενος από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Χρέη Εισηγητή εκτελεί το νεότερο μέλος του Συμβουλίου.

β) Με ευρύτερη σύνθεση λειτουργεί ως δευτεροβάθμιο για την επανάκριση των από το πρωτοβάθμιο Συμβούλιο δυσμενώς κριθέντων Αξιωματικών, μετά από άσκηση ενδικοφανούς προσφυγής από τους ίδιους, ή αναπομπή από τον οικείο Υπουργό, ή στο πλαίσιο συμμόρφωσης σε αποφάσεις διοικητικών δικαστηρίων, καθώς επίσης και για τη λήψη απόφασης για προαγωγή επ' ανδραγαθία ή λόγω διακεκριμένης πράξης.

Το Συμβούλιο αυτό συγκροτείται από:

αα) Τον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως Πρόεδρο.

ββ) Τον Υπαρχηγό και τον Επιτελάρχη Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως μέλη.

γγ) Δύο Αρχιπλοίαρχους προερχόμενους από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., αρχαιότερους αυτού που συμμετείχε στο πρωτοβάθμιο Συμβούλιο, ως μέλη.

Αναπληρωματικά μέλη, των μελών της περίπτωσης (γγ), ορίζονται δύο Αρχιπλοίαρχοι προερχόμενοι από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., αρχαιότεροι αυτού που συμμετείχε στο πρωτοβάθμιο Συμβούλιο.

Χρέη εισηγητή εκτελεί το νεότερο μέλος του Συμβουλίου.

4. Το Κατώτερο Συμβούλιο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.:

α) Είναι αρμόδιο για την κρίση των Υποπλοιαρχών, Ανθυποπλοιαρχών και Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., καθώς και για την μετάταξη στις κενές οργανικές θέσεις των Αξιωματικών ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού (Ιατρού-Ψυχολόγου), Ιερέα και Νομικού, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις και συγκροτείται από:

αα) Έναν Αρχιπλοίαρχο προερχόμενο από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως Πρόεδρο.

ββ) Δύο Πλοιάρχους προερχομένους από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως μέλη, με αναπληρωματικά μέλη δύο Αξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., του ίδιου βαθμού και της ίδιας προέλευσης.

Χρέη Εισηγητή εκτελεί το νεότερο μέλος του Συμβουλίου.

β) Με ευρύτερη σύνθεση λειτουργεί ως δευτεροβάθμιο για την επανάκριση των δυσμενώς κριθέντων, από το πρωτοβάθμιο Συμβούλιο, Αξιωματικών, μετά από άσκηση ενδικοφανούς προσφυγής από τους ίδιους, ή αναπομπή από τον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ή στο πλαίσιο συμμόρφωσης σε αποφάσεις διοικητικών δικαστηρίων.

Το Συμβούλιο αυτό συγκροτείται από:

αα) Τον Υπαρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ως Πρόεδρο.

ββ) Δύο Αρχιπλοιάρχους προερχομένους από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ως μέλη, αρχαιότερους αυτού που συμμετείχε στο πρωτοβάθμιο Συμβούλιο, με αναπληρωματικά μέλη δύο Αξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. του ίδιου βαθμού και της ίδιας προέλευσης, αρχαιότερους αυτού που συμμετείχε στο πρωτοβάθμιο Συμβούλιο.

γγ) Δύο Πλοιάρχους προερχομένους από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αρχαιότερους αυτών που συμμετείχαν στο πρωτοβάθμιο Συμβούλιο, ως μέλη, με αναπληρωματικά μέλη δύο Αξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., του ίδιου βαθμού και της ίδιας προέλευσης, αρχαιότερους αυτών που συμμετείχαν στο πρωτοβάθμιο Συμβούλιο.

Χρέη Εισηγητή εκτελεί το νεότερο μέλος του Συμβουλίου.

5. Στα Συμβούλια Κρίσεων παρίσταται Ανώτερος Αξιωματικός της Διεύθυνσης Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ως γραμματέας, χωρίς να έχει δικαίωμα ψήφου, για την τήρηση των πρακτικών, οριζόμενος με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

6. Ο Πρόεδρος κάθε Συμβουλίου Κρίσεων δύναται να προσκαλεί κατά τις συνεδριάσεις, υπηρεσιακά αρμόδιους Αξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. προς παροχή πληροφοριών, οι οποίοι και αποχωρούν πριν από την έναρξη της συζήτησης.

7. Τα πρωτοβάθμια Συμβούλια Κρίσεων είναι αρμόδια και για τη διαπίστωση των τυπικών προς προαγωγή προσόντων των κρινόμενων Αξιωματικών, στους οποίους και κοινοποιούνται με εμπιστευτικό έγγραφο οι δυσμενείς για αυτούς αποφάσεις εντός τριάντα ημερών από της εκδόσεως τους.

8. Η συγκρότηση, η σύνθεση, οι συνεδριάσεις, η λειτουργία και οι αποφάσεις των Συμβουλίων Κρίσεων, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά στις διατάξεις του παρόντος προεδρικού διατάγματος, διέπονται από τις εκάστοτε γενικές διατάξεις που αφορούν τα συλλογικά όργανα της διοίκησης.

- 214 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 2362/1995: ΔΗΜΟΣΙΟ ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ-ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΑΠΑΝΩΝ κλπ. (129494)

Άρθρο :3B

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 8

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

«Άρθρο 3B

Προϊστάμενος Οικονομικών Υπηρεσιών Υπουργείων και λοιπών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης

«1. Σε κάθε Υπουργείο συνιστάται Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, υπαγόμενη στον Γενικό Γραμματέα αυτού. Στη Γενική Διεύθυνση αυτή υπάγονται όλες οι υφιστάμενες οικονομικές οργανικές μονάδες του Υπουργείου. «και εφόσον κριθεί σκόπιμο, ιδίως λόγω του περιορισμένου αντικειμένου της και άλλες οργανικές μονάδες του υπουργείου με υποστηρικτικό ιδίως χαρακτήρα».

*** Το δεύτερο εδάφιο της παρ.1 συμπληρώθηκε ως άνω με το άρθρο 1 παρ.16 ν.4038/2012, ΦΕΚ Α 14/2.2.2012.

Για τις προϋποθέσεις, τα κριτήρια και τη διαδικασία επιλογής του προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν. Π.Δ.Δ., που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3528/2007 (ΦΕΚ 26 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του ν. 3839/2010 (ΦΕΚ 51 Α'), καθώς και οι διατάξεις των άρθρων τέταρτου και πέμπτου του ν. 3839/2010 "εφόσον από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν προβλέπεται διαφορετική ρύθμιση".

*** Η πιο πάνω μέσα σε " " τελευταία φράση προστέθηκε με την παράγραφο 12α άρθρου 24 Ν.4002/2011,ΦΕΚ Α 180/22.8.2011.

Στους λοιπούς φορείς της Γενικής Κυβέρνησης οι αρμοδιότητες του παρόντος άρθρου ασκούνται από τον ανώτερο κατά περίπτωση προϊστάμενο Οικονομικών Υπηρεσιών ή τον υπεύθυνο οικονομικών του φορέα.»

"Δικαίωμα υποβολής αίτησης υποψηφιότητας για την πλήρωση θέσης Προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών έχουν υπάλληλοι όλων των κλάδων κατηγορίας ΠΕ όλων των Υπουργείων. Ως Προϊστάμενοι της ανωτέρω Γενικής Διεύθυνσης επιλέγονται υπάλληλοι με τριετή τουλάχιστον εμπειρία σε θέματα οικονομικής διαχείρισης ή διαχειριστικού ελέγχου. Αν δεν υπάρχουν υπάλληλοι με τις προϋποθέσεις αυτές, επιλέγονται υπάλληλοι με δύο (2) τουλάχιστον έτη εμπειρίας στα ίδια θέματα. Κατά την πρώτη εφαρμογή η προκήρυξη όλων των θέσεων προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων Οικονομικών Υπηρεσιών των Υπουργείων γίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης «και του Υπουργού Οικονομικών» και η επιλογή των προϊσταμένων των θέσεων αυτών γίνεται με τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο πέμπτο του ν. 3839/2010."

*** Το πέμπτο εδάφιο της παραγράφου 1, όπως αυτή είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 49 παρ.12α Ν.3943/2011,ΦΕΚ Α 66/31.3.2011, προστέθηκε με την παράγραφο 12β άρθρου 24 Ν.4002/2011,ΦΕΚ Α 180/22.8.2011.

*** Οι λέξεις «και του Υπουργού Οικονομικών» του τελευταίου εδαφίου της παρ.1 τέθηκαν αντί των λέξεων «και των καθ' ύλην αρμοδίων Υπουργών» δυνάμει της παρ.7α άρθρου 39 Ν.4024/2011,ΦΕΚ Α 226/27.10.2011.

«Κατ' εξαίρεση του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, ειδικά στα Υπουργεία Εθνικής Αμυνας και Προστασίας του Πολίτη, τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες των παραγράφων 2 και 3 ασκεί στο Υπουργείο Εθνικής Αμυνας ο Γενικός Διευθυντής Οικονομικού Σχεδιασμού και Υποστήριξης και στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη ο Προϊστάμενος της Υπηρεσίας Διαχείρισης Ευρωπαϊκών και Αναπτυξιακών Προγραμμάτων του άρθρου 3 του ν. 3938/2011 (Α' 61).»

*** Το μέσα σε" " πιο πάνω εδάφιο προστέθηκε στο τέλος της παρ.1 με την παρ.6β άρθρου 39 Ν.4024/2011, ΦΕΚ Α 226/27.10.2011.

* + * ↗ σω

2. Ο Προϊστάμενος Οικονομικών Υπηρεσιών είναι υπεύθυνος για την διασφάλιση της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης του φορέα του και των χρηματοδοτούμενων από αυτόν φορέων της Γενικής Κυβέρνησης και εποπτεύει τις διαδικασίες που αφορούν στον προϋπολογισμό και τη λογιστική αποτύπωση των δραστηριοτήτων του φορέα του, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Ειδικότερα μεριμνά για:

(α) την παροχή έγκαιρων και αξιόπιστων πληροφοριών σχετικά με τον προϋπολογισμό του οικείου φορέα προς τον επικεφαλής του τελευταίου, τον επικεφαλής του φορέα από τον οποίο ενδεχομένως χρηματοδοτείται, τον Υπουργό Οικονομικών, τη Βουλή και την κοινή γνώμη μέσω του τύπου ή του διαδικτύου,

(β) τη διασφάλιση της πιστής τήρησης των ανωτέρω ορίων του προϋπολογισμού του φορέα του και της ανάληψης δεσμεύσεων από τον φορέα αυτό και τους εποπτευόμενους φορείς του, για τη διενέργεια δαπανών μόνον εφόσον υπάρχει αντίστοιχη πίστωση στον οικείο προϋπολογισμό,

(γ) τη διαχείριση και αξιοποίηση των πόρων του φορέα του και των εποπτευόμενων από αυτόν φορέων, σύμφωνα με τις αρχές του παρόντος νόμου,

(δ) την τήρηση των υποχρεωτικών οδηγιών, οδηγιών και εγκυκλίων που εκδίδει το Υπουργείο Οικονομικών και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και

(ε) τη διαβίβαση στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους των δημοσιονομικών στοιχείων του φορέα του, σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση του παρόντος νόμου, κανονιστικές πράξεις.

*** ΠΡΟΣΟΧΗ: Κατά το άρθρο 49 παρ.12β Ν.3943/2011, ΦΕΚ Α 66/31.3.2011.

" Στην παράγραφο 2 του άρθρου 3B του ν. 2362/1995 αντικαθίστανται και προστίθενται λέξεις ως εξής:

αα) Στο πρώτο εδάφιο, αντί της λέξης «χρηματοδοτούμενων» τίθεται η λέξη «εποπτευόμενων».

ββ) Στην περίπτωση α' αντί των λέξεων «τον επικεφαλής του φορέα από τον οποίο ενδεχομένως χρηματοδοτείται» τίθενται οι λέξεις «τον Προϊστάμενο Οικονομικών Υπηρεσιών του φορέα από τον οποίο εποπτεύεται».

γγ) Στην περίπτωση ε' μετά τις λέξεις «του φορέα του» προστίθενται οι λέξεις «καθώς και των εποπτευόμενων από αυτόν φορέων».

"3. Για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στην παράγραφο 2, ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών (ΓΔΟΥ) του Υπουργείου έχει τα ακόλουθα ειδικά δικαιώματα και αρμοδιότητες:

α) Είναι υπεύθυνος για το συντονισμό της προετοιμασίας του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής και του ετήσιου προϋπολογισμού του Υπουργείου του και των εποπτευόμενων από το Υπουργείο φορέων, ακολουθώντας τις οδηγίες που παρέχονται από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους (ΓΛΚ) και για την υποβολή τους μετά από έγκριση από τον αρμόδιο Υπουργό στο ΓΛΚ. Ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών λαμβάνοντας υπόψη τα προβλεπόμενα δικαιώματα και κυρώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 4 και 5 του παρόντος άρθρου, όπως αυτές αναριθμούνται στην παρούσα, εφόσον κρίνει ότι το Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής ή ο ετήσιος προϋπολογισμός που υποβάλλει για το Υπουργείο του παραβιάζει τις αρχές της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης ή ότι τα προτεινόμενα ανώτατα όρια δαπανών δεν μπορούν να τηρηθούν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης του προϋπολογισμού, υποβάλλει σημείωμα προς τον Υπουργό του και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους διατυπώνοντας τις απόψεις του.

β) Ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών οφείλει να διασφαλίζει ότι η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών καταρτίζει προβλέψεις για τις μηνιαίες ταμειακές ανάγκες και παρακολουθεί την εκτέλεση του προϋπολογισμού του Υπουργείου και των εποπτευόμενων φορέων σε μηνιαία βάση. Σε περίπτωση που κρίνει ότι συντρέχει κίνδυνος μη τήρησης του προϋπολογισμού και των ανώτατων ορίων δαπανών, ενημερώνει τον Υπουργό και τον Γενικό Γραμματέα, προτείνοντας τις απαραίτητες διορθωτικές παρεμβάσεις, περιλαμβανομένων και τυχόν ανακατανομών πιστώσεων.

γ) Ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών είναι υπεύθυνος να εγκρίνει όλες τις οικονομικές δεσμεύσεις και να διασφαλίζει ότι η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών τηρεί ορθά το μητρώο δεσμεύσεων για το Υπουργείο και διαβιβάζει όλες τις σχετικές πληροφορίες για τις αναληφθείσες δεσμεύσεις στο Ελεγκτικό Συνέδριο και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Οφείλει επίσης να εξασφαλίζει ότι η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών έχει τα απαιτούμενα συστήματα ώστε να επιτρέπεται η επεξεργασία, η έγκριση και η παρακολούθηση όλων των δεσμεύσεων, μέχρι την πληρωμή των σχετικών υποχρεώσεων.

δ) Όλες οι υπηρεσίες του Υπουργείου ή των εποπτευόμενων φορέων οφείλουν να παρέχουν έγκαιρα στον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών όλες τις πληροφορίες και τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του.

ε) Όλες οι πολιτικές, τα προγράμματα ή οι προτάσεις που έχουν αντίκτυπο στον προϋπολογισμό ή το μεσοπρόθεσμο πλαίσιο δημοσιονομικής στρατηγικής του Υπουργείου ή των εποπτευόμενων φορέων πριν υιοθετηθούν πρέπει να υποβάλλονται στον προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών για τη γνώμη του σχετικά με τη δημοσιονομική επίπτωση. Η εν λόγω γνώμη θα πρέπει να είναι στη διάθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, των Υπουργών και των Γενικών Γραμματέων του Υπουργείου, καθώς και των Προϊσταμένων Οικονομικών Υπηρεσιών των φορέων που εποπτεύονται από το Υπουργείο.

στ) Ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών οφείλει να εφαρμόζει τις κατευθυντήριες γραμμές οικονομικής διαχείρισης που εκδίδονται από το ΓΛΚ και μπορεί να προτείνει υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές και οδηγίες σχετικά με τη δημοσιονομική διαχείριση για θέματα του Υπουργείου και των εποπτευόμενων φορέων, οι οποίες στη συνέχεια εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα ή τον Υπουργό. Η αρμοδιότητα για την έγκριση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών ή οδηγιών δύναται να μεταβιβάζεται και στον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών.»

***Η νέα παρ. 3 προστέθηκε και οι παράγραφοι 3, 4 και 5 αναριθμήθηκαν σε 4,5 και 6 αντίστοιχα με τις παρ.1 και 2 του άρθρου 5 του Ν.4111/2013 (ΦΕΚ Α 18/25-01-2013) με έναρξη ισχύος από την 18/11/2012 όπως ορίζεται στη παρ.2 του άρθρου 49 του ίδιου νόμου

4 (3). Σε περίπτωση κατά την οποία ο Προϊστάμενος λάβει εντολή από οποιαδήποτε αρμόδια αρχή να προβεί σε ενέργεια, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα την ανάληψη υποχρέωσης ή εκτέλεσης δαπάνης που υπερβαίνει τα τιθέμενα όρια ή οποιαδήποτε άλλη ενέργεια σχετικά με τα οριζόμενα στις προηγούμενες παραγράφους, οφείλει αμέσως να αρνηθεί και να ενημερώσει εγγράφως την εν λόγω αρχή.

Αν η αρμόδια αρχή επιμένει στην εκτέλεση της εντολής της, οφείλει να την επαναλάβει εγγράφως με ταυτόχρονη κοινοποίηση της στον Πρόεδρο της Βουλής, στον Γενικό Επίτροπο Επικρατείας, στο Ελεγκτικό Συνέδριο και στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Στην περίπτωση αυτή την ευθύνη ως προς τη νομιμότητα της ενέργειας φέρει πλέον ο εντολέας.

5 (4). Η παράβαση των οριζόμενων στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, από τον Προϊστάμενο των Οικονομικών Υπηρεσιών συνιστά πειθαρχικό αδίκημα σύμφωνα με το άρθρο 106 του ν. 3528/2007 (ΦΕΚ 26 Α) και επισύρει την πειθαρχική ποινή της περίπτωσης ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 109 του ίδιου νόμου. Οι διατάξεις του άρθρου 104 του παραπάνω νόμου, για τη δυνητική θέση σε αργία, εφαρμόζονται και στην προκειμένη περίπτωση, ο δε αρμόδιος υπουργός ή ο επικεφαλής του φορέα αναστέλλει υποχρεωτικά την άσκηση των καθηκόντων του Προϊσταμένου, εφαρμοζόμενης κατά τα λοιπά της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου. Επίσης ο Προϊστάμενος ευθύνεται και για κάθε ζημία που προξένησε στον οικείο φορέα από δόλο ή βαριά αμέλεια.»

6 «(5). Μέχρι την επιλογή και την τοποθέτηση Προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών στα Υπουργεία, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1. τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των παραγράφων 2 και 3 ασκούνται από τον Γενικό Γραμματέα του οικείου Υπουργείου που ορίζεται με απόφαση του οικείου Υπουργού, πλην του Υπουργείου Εθνικής Αμυνας, όπου καθήκοντα Οικονομικού Υπευθύνου ασκεί ο Γενικός Διευθυντής Οικονομικού Σχεδιασμού και Υποστήριξης.»

"Για όσο χρονικό διάστημα εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου αυτής παράλληλα με τον Γενικό Γραμματέα που έχει οριστεί συνυπογράφουν οι Γενικοί ή Ειδικοί Γραμματείς που υπεγράψαν μέχρι τη δημοσίευση του ν. 3943/2011.

Οι πράξεις που υπεγράψαν μετά τη δημοσίευση του ν. 3943/2011 έως και την Έναρξη ισχύος της παρούσας διάταξης από τους Γενικούς ή Ειδικούς Γραμματείς που ήταν αρμόδιοι πριν από τη δημοσίευση της παρ. 12γ του άρθρου 49 του ν.3943/2011, είναι νόμιμες."

*** Η παράγραφος 5 προστέθηκε με το άρθρο 49 παρ.12γ Ν.3943/2011, ΦΕΚ Α 66/31.3.2011, τα δε δύο τελευταία εδάφια αυτής προστέθηκαν με το άρθρο 22 παράγραφος 3 Ν.3965/2011, ΦΕΚ Α 113/18.5.2011.

*** Η πιο πάνω νέα παρ. 3 προστέθηκε και οι παράγραφοι 3, 4 και 5 αναριθμήθηκαν σε 4,5 και 6 αντίστοιχα με τις παρ.1 και 2 του άρθρου 5 του Ν.4111/2013 (ΦΕΚ Α 18/25-01-2013) με έναρξη ισχύος από την 18/11/2012 όπως ορίζεται στη παρ.2 του άρθρου 49 του ίδιου νόμου

*** Το άρθρο 3B προστέθηκε με το άρθρο 5 Ν.3871/2010, ΦΕΚ Α 141/17.8.2010. Έναρξη ισχύος από 1.1.2011.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σύμφωνα με το άρθρο 111 παρ.3 του Ν.4055/2012, ΦΕΚ Α 51/12.3.2012 ο οποίος εφαρμόζεται από 2.4.2012, ισχύουν τα ακόλουθα:

"Καταργείται στην Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης και η υφιστάμενη Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του άρθρου 49 του ν. 3943/2011 μετονομάζεται σε Γενική Διεύθυνση Οικονομικών - Διοικητικών Υπηρεσιών και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. Η μονάδα αυτή συγκροτείται από τις Διευθύνσεις: α) Διοίκησης και Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού, β) Οικονομικού, γ) Οργάνωσης και Πληροφορικής και δ) Τεχνικής Υπηρεσίας. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του π. δ. 36/2000 (Α' 29) «Οργανισμός του Υπουργείου Δικαιοσύνης», όπως ισχύει"

- 218 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3979/2011: Για την ηλεκτρονική διακυβέρνηση/ΟΤΑ/Υπ.Πολιτισμού κλπ διατάξεις (544376)

Άρθρο :34

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'**ΟΡΓΑΝΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ****Άρθρο 34****Γενικές Διευθύνσεις Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης**

1. Σε κάθε Υπουργείο συνιστάται Γενική Διεύθυνση ή Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. Κατά περίπτωση στη Γενική Διεύθυνση ή στη Διεύθυνση υπάγονται όλες οι υφισταμένες οργανικές μονάδες του Υπουργείου με αρμοδιότητες σχετικές με την αξιοποίηση των ΤΠΕ, την ενίσχυση της αποδοτικότητας των υπηρεσιών, την απλούστευση των διαδικασιών και γενικότερα την υλοποίηση δράσεων ηλεκτρονικής διακυβέρνησης. Ειδικότερα, οι οργανικές μονάδες που υπάγονται στη Γενική Διεύθυνση ή στη Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης παρέχουν τεχνική υποστήριξη για την κάλυψη των μηχανογραφικών αναγκών του Υπουργείου και την οργάνωση, λειτουργία και συντήρηση των υποδομών πληροφορικής και επικοινωνιών του Υπουργείου και μεριμνούν ιδίως για την ορθολογική αξιοποίηση των πληροφοριακών συστημάτων, την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών, τη βελτίωση των σχέσεων κράτους - πολίτη, την παροχή υποστήριξης προς όλες τις υπηρεσίες του οικείου Υπουργείου και τους εποπτευόμενους φορείς για την υλοποίηση της περαιτέρω χρήσης των πληροφοριών του δημόσιου τομέα (ν. 3448/2006) και την υλοποίηση της Εθνικής Υποδομής Γεωχωρικών Πληροφοριών (ν. 3882/2010), το σχεδιασμό καινοτόμων υπηρεσιών με χρήση ΤΠΕ, καθώς και για κάθε άλλο ζήτημα σχετικό με την ανάπτυξη της πληροφορικής και των επικοινωνιών στο δημόσιο τομέα.

2. Στις Γενικές Διευθύνσεις ή Διευθύνσεις Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης προϊστάται υπάλληλοι του κλάδου ΠΕ Πληροφορικής. Στη Γενική Διεύθυνση ή στη Διεύθυνση του Υπουργείου Εξωτερικών προϊστάται Υπάλληλος του Κλάδου Επικοινωνιών - Πληροφορικής με βαθμό Α'.

3. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού καθορίζονται η υπαγωγή των υφιστάμενων οργανικών μονάδων της παραγράφου 1 στις Γενικές Διευθύνσεις ή Διευθύνσεις Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, η διάρθρωση των Γενικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων αυτών σε επί μέρους οργανικές μονάδες (Διευθύνσεις, Τμήματα), η εξειδίκευση των αρμοδιοτήτων τους και η κατανομή τους στις επί μέρους οργανικές μονάδες, καθώς και τα καθήκοντα των Προϊσταμένων της Γενικής Διεύθυνσης ή της Διεύθυνσης και των επί μέρους οργανικών μονάδων.

4. Στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας συνιστώνται Διευθύνσεις Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης σε κάθε Κλάδο των Ενόπλων Δυνάμεων. Η διάρθρωση και οργανωτική δομή των Διευθύνσεων σε επί μέρους οργανικές μονάδες (Τμήματα, Αυτοτελή και μη Αυτοτελή Γραφεία, καθώς και τυχόν ενδιάμεσα επίπεδα διοίκησης), η εξειδίκευση των αρμοδιοτήτων τους και η κατανομή τους στις οργανικές μονάδες, καθώς και τα καθήκοντα των Προϊσταμένων της Διεύθυνσης και των επί μέρους οργανικών μονάδων καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του Υπουργού Εθνικής Άμυνας.

5. Στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1, ασκούνται κατά περίπτωση από τη Διεύθυνση Πληροφορικής των Αρχηγείων της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και του Πυροσβεστικού Σώματος και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, της Γενικής Διεύθυνσης Κατάστασης Πολιτικού Προσωπικού, της Υπηρεσίας Ασύλου, της Υπηρεσίας Πρώτης Υποδοχής και του Γραφείου Αντιμετώπισης Περιστατικών Αυθαιρεσίας.

6. Στο Υπουργείο Οικονομικών οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1, ασκούνται από τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων (Γ.Γ.Π.Σ.). Η εκπροσώπηση της Γ.Γ.Π.Σ. στο συντονιστικό όργανο του άρθρου 35 ανατίθεται στον Γενικό Διευθυντή ΚΕΠΥΟ.

- 220 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΠΔ 81/2012: -Ιεραρχία, προαγωγές, μετατάξεις, αποστρατεία, ειδικές υποχρεώσεις και απαγορεύσεις προσωπικού... (574486)

Άρθρο :5

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.

Άρθρο 5

Προϋποθέσεις προαγωγής

1. Οι προαγωγές των Αξιωματικών Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. στους διαφόρους βαθμούς, ενεργούνται μετά από σχετική κρίση, με την οποία διαπιστώνεται η συμπλήρωση των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων προαγωγής και μόνον για πλήρωση κενών οργανικών θέσεων.

2. Κατ' εξαίρεση, προάγονται ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη κενών οργανικών θέσεων:

α) Οι ονομαζόμενοι Σημαιοφόροι, απόφοιτοι της Σχολής Δοκίμων Αξιωματικών Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.

β) Οι ονομαζόμενοι Ανθυποπλοίαρχοι ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού, Ιερέα, Οικονομικού και Νομικού, με την κατάταξη τους.

γ) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. που συμπληρώνουν το μέγιστο χρόνο παραμονής στο βαθμό, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

δ) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., πτυχιούχοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα, ή Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα, ή Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Κ.Α.Τ.Ε.Ε.), ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.), καθώς και οι κάτοχοι διπλώματος Αξιωματικού Εμπορικού Ναυτικού Γ' τάξεως, οι οποίοι είναι απόφοιτοι της Σχολής Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. ή της Σχολής Λιμενοφυλάκων.

ε) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού, Οικονομικού και Νομικού.

στ) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. των οποίων η κρίση για προαγωγή αναβλήθηκε ή ανεστάλη σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και εφόσον νεότεροί τους είχαν κριθεί πριν από την κρίση τους ως προακτέοι ή είχαν τα νόμιμα προσόντα προαγωγής.

ζ) Οι κρινόμενοι ως «ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους» αποστρατευόμενοι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

η) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. οι οποίοι προάγονται επ' ανδραγαθία ή λόγω διακεκριμένης πράξης.

θ) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. που αποβιώνουν ευρισκόμενοι στην ενεργό υπηρεσία, στους οποίους απονέμεται από την προηγούμενη του θανάτου τους, ο αμέσως επόμενος από τον κατεχόμενο βαθμός, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

ι) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. που αναδείχθηκαν ή αναδεικνύονται Ολυμπιονίκες σε μία από τις τρεις πρώτες θέσεις σε ατομικό ή ομαδικό άθλημα κατά τη διεξαγωγή Ολυμπιακών Αγώνων, οι οποίοι προάγονται στον αμέσως ανώτερο από τον κατεχόμενο βαθμό.

ια) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. οι οποίοι δικαιούνται προαγωγής μετά από επανάκριση, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις, εφόσον προήχθησαν νεότεροί τους ή είχαν τα νόμιμα προσόντα για να προαχθούν.

- 221 -

Αρθρο :6

Αρθρο 6

Γενικά τυπικά προσόντα προαγωγής

Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. προάγονται με τη συμπλήρωση συγκεκριμένου χρόνου είτε στο βαθμό που φέρουν, είτε συνολικής πραγματικής υπηρεσίας Αξιωματικού.

Αρθρο :7

Αρθρο 7

Ελάχιστος χρόνος παραμονής στο βαθμό

1. Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. προάγονται εφόσον συμπληρώσουν τον ελάχιστο χρόνο παραμονής στο βαθμό που κατέχουν, ως εξής:

- α) Σημαιοφόρος: Τρία έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν.
- β) Ανθυποπλοίαρχος: Τέσσερα έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν.
- γ) Υποπλοίαρχος: Πέντε έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν, ή δώδεκα έτη συνολικής πραγματικής υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., από τα οποία δύο έτη πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό του Υποπλοίαρχου.
- δ) Πλωτάρχης: Πέντε έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν, ή δεκαεπτά έτη συνολικής πραγματικής υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., από τα οποία δύο έτη πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό του Πλωτάρχη.
- ε) Αντιπλοίαρχος: Εξι έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν, ή είκοσι τρία έτη συνολικής πραγματικής υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., από τα οποία δύο έτη συνολικής υπηρεσίας στο βαθμό του Αντιπλοίαρχου.
- στ) Πλοίαρχος: Τέσσερα έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν, ή είκοσι επτά έτη συνολικής υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., από τα οποία ένα έτος πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό του Πλοίαρχου.
- ζ) Αρχιπλοίαρχος: Δύο έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν, ή είκοσι εννέα έτη συνολικής υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., από τα οποία έξι μήνες πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό του Αρχιπλοίαρχου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.
- η) Υποναύαρχος: Δύο έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν, ή τρία έτη συνολικής υπηρεσίας ως Ανώτατος Αξιωματικός ή τριάντα ένα συνολικά έτη υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., από τα οποία έξι μήνες πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό του Υποναυάρχου.

2. Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. προερχόμενοι από τη Σχολή Λιμενοφυλάκων, απόφοιτοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα, ή Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα, ή Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Κ.ΑΤΕ.Ε.), ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.), ή Α.Ε.Ν., προάγονται εφόσον συμπληρώσουν τέσσερα έτη στο βαθμό του Σημαιοφόρου, ή είκοσι εννέα συνολικά έτη υπηρεσίας.

3. Ο χρόνος φοίτησης στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., εφόσον δεν προκαλείται διατάραξη της σειράς αρχαιότητας των Αξιωματικών της οικείας επητηρίδας, προσμετράται για τη συμπλήρωση του προαναφερόμενου ελάχιστου χρόνου παραμονής για προαγωγή στον επόμενο βαθμό των Σημαιοφόρων αποφοίτων της Σχολής αυτής. Επιπλέον προσμετράται για τον υπολογισμό της απαιτούμενης συνολικής υπηρεσίας Αξιωματικού, όπως αυτή προβλέπεται από τις σχετικές διατάξεις του παρόντος προεδρικού διατάγματος. Αν υπάρχουν διαφορετικές ημερομηνίες κατάταξης στην ίδια εκπαιδευτική σειρά, ως χρόνος φοίτησης στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. για τη συμπλήρωση των γενικών τυπικών προς προαγωγή προσόντων, υπολογίζεται

ο χρόνος από την ημερομηνία κατάταξης των πρώτων καταταχθέντων δοκίμων μέχρι και την προηγούμενη της ονομασίας τους ως μονίμων στελεχών.

4. Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. απόφοιτοι της Σχολής Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., πτυχιούχοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα, ή Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα, ή Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Κ.Α.Τ.Ε.Ε.), ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.), καθώς και οι κάτοχοι διπλώματος Αξιωματικού Εμπορικού Ναυτικού Γ τάξεως, προάγονται με τη συμπλήρωση του ελάχιστου χρόνου παραμονής στο βαθμό, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ανεξάρτητα από την ύπαρξη κενών οργανικών θέσεων. Ομοίως προάγονται και οι Αξιωματικοί προερχόμενοι από Υπαξιωματικούς Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. ειδικότητας Υγειονομικού.

5. Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού, Οικονομικού και Νομικού προάγονται με τη συμπλήρωση του προβλεπομένου ελάχιστου χρόνου παραμονής στο βαθμό, ανεξάρτητα από την ύπαρξη κενών οργανικών θέσεων.

6. Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. Ειδικής Μονιμότητας, προάγονται εφόσον συμπληρώσουν τον ελάχιστο χρόνο παραμονής στο βαθμό που κατέχουν, ως εξής:

α) Σημαιοφόρος: Εξι έτη υπηρεσίας από την ημερομηνία κατάταξης.

β) Ανθυποπλοίαρχος: Εξι έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν.

γ) Υποπλοίαρχος: Εξι έτη υπηρεσίας στο βαθμό αυτόν.

δ) Πλωτάρχης: μέχρι συμπλήρωσης είκοσι πέντε ετών πραγματικής στρατιωτικής υπηρεσίας.

Οι κρίσεις για προαγωγή των Αξιωματικών Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. Ειδικής Μονιμότητας, διενεργούνται τρεις μήνες πριν από τη συμπλήρωση του ανωτέρω χρόνου παραμονής σε κάθε βαθμό.

Άρθρο :10

Άρθρο 10

Ειδικά τυπικά προσόντα

1. Για την προαγωγή στο βαθμό του Πλωτάρχη Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., των Αξιωματικών που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. απαιτείται:

α) Οι διπλωματούχοι πλοίαρχοι ή μηχανικοί Γ τάξεως Εμπορικού Ναυτικού, να έχουν διανύσει συνολική υπηρεσία τουλάχιστον πέντε ετών σε πλωτά ή εναέρια επιχειρησιακά μέσα, ή σε άλλες συναφείς Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. όπου απαιτούνται εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρία [ιδίως Κέντρα VTS-VTMIS (Vessel Traffic Services - Vessel Traffic Management Information Services), Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών (Μ.Υ.Α.), Κλιμάκια Ειδικών Αποστολών (Κ.Ε.Α.), ή Λιμενικές Αρχές ως Επιθεωρητές Κράτους Λιμένα σύμφωνα με το Paris MoU], ή τέσσερα έτη στα προαναφερόμενα μέσα, ή στις προαναφερθείσες Υπηρεσίες, που έχουν διατεθεί ή εδρεύουν σε παραμεθόριες περιοχές και συγκεκριμένα στους νομούς Εβρου, Λέσβου, Χίου, Σάμου, Δωδεκανήσου, Κέρκυρας και Θεσπρωτίας.

β) Οι πτυχιούχοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης, να έχουν διανύσει συνολική υπηρεσία πέντε ετών σε Λιμενικές Αρχές ή εναέρια επιχειρησιακά μέσα του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., ή σε άλλες συναφείς Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. όπου απαιτούνται εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρία (Μ.Υ.Α., Κ.Ε.Α., Λιμενικές Αρχές ως Επιθεωρητές Κράτους Λιμένα σύμφωνα με το Paris MoU), ή τέσσερα έτη στα προαναφερόμενα μέσα ή στις προαναφερθείσες Υπηρεσίες που έχουν διατεθεί ή εδρεύουν σε παραμεθόριες περιοχές και συγκεκριμένα στους νομούς Εβρου, Λέσβου, Χίου, Σάμου, Δωδεκανήσου, Κέρκυρας και Θεσπρωτίας.

2. Για την προαγωγή στο βαθμό του Αρχιπλοίαρχου, των Αξιωματικών που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., απαιτείται από το βαθμό του Πλωτάρχη και άνω, να έχουν τουλάχιστον ένα χρόνο διοίκησης ως Διευθυντές σε Διευθύνσεις, ή ως προϊστάμενοι σε λοιπές Κεντρικές Υπηρεσίες, όπως αυτές περιγράφονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του π.δ. 67/2011 «Οργάνωση των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής» (ΦΕΚ 149 Α') όπως ισχύει κάθε φορά, ή σε Περιφερειακές Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., πλην των εδρών των

Ναυτιλιακών Ακολούθων.

3. Για την προαγωγή στο βαθμό του Πλωτάρχη Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., των Αξιωματικών που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., οι οποίοι είναι κάτοχοι πτυχίου Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα, ή Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα, ή Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Κ.Α.Τ.Ε.Ε.), ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.), ή διπλώματος Αξιωματικού Γ' τάξης Εμπορικού Ναυτικού, απαιτείται να έχουν προϋπηρεσία τριών ετών ως Αξιωματικοί, οι μεν πτυχιούχοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα, ή Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα, ή Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Κ.Α.Τ.Ε.Ε.), ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.), σε Λιμενικές Αρχές ή εναέρια επιχειρησιακά μέσα Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., ή δε διπλωματούχοι πλοίαρχοι ή μηχανικοί σε πλωτά ή εναέρια επιχειρησιακά μέσα Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., ή στη Μ.Υ.Α., ή στην Υπηρεσία Συνδέσμων Διασωστών, ή στα Κέντρα VTS - VTMS, ή στις Επισκευαστικές Βάσεις Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. Εξαιρούνται οι Αξιωματικοί Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. που έχουν αποκτήσει ως Υπαξιωματικοί ειδικότητα πληροφορικής, σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία, οι οποίοι είναι δυνατόν για κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών να υπηρετήσουν σε συναφείς με τις γνώσεις τους Υπηρεσίες.

4. Για τις προαγωγές Αξιωματικών Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. σε καιρό πολέμου δε λαμβάνονται υπόψιν τα ανωτέρω ειδικά τυπικά προσόντα προαγωγής.

Άρθρο :14

Άρθρο 14

Κρίση και επιλογή Υπαρχηγού, Επιτελάρχη Αρχηγείου και Υποναυάρχων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.

1. Ο Υπαρχηγός και ο Επιτελάρχης Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. επιλέγονται μεταξύ των εν ενεργεία κατά το χρόνο επιλογής Υποναυάρχων, ή Αρχιπλοιάρχων που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., που συμπληρώνουν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του έτους επιλογής τα γενικά τυπικά προς προαγωγή προσόντα.

2. Από τη διαδικασία επιλογής εξαιρούνται οι Αξιωματικοί, οι οποίοι λόγω διοικητικής αποκατάστασης λογίζονται εν ενεργεία και προάγονται αναδρομικά στους αντίστοιχους βαθμούς, σε χρόνο μεταγενέστερο της επιλογής του Υπαρχηγού και Επιτελάρχη Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.

3. Όταν κενώνονται οι θέσεις του Υπαρχηγού και του Επιτελάρχη Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., το Ανώτατο Συμβούλιο Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. με ευρύτερη σύνθεση, αποφασίζει ποιοί από τους εν ενεργεία κατά το χρόνο επιλογής, Υποναυάρχους ή Αρχιπλοιάρχους της πρώτης παραγράφου, είναι ικανοί για την πλήρωση των θέσεων αυτών. Το Ανώτατο Συμβούλιο Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. δύναται να απονεμίσει στον Υπαρχηγό και στον Επιτελάρχη Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. που αποστρατεύονται, το βαθμό του Ναυάρχου εν αποστρατεία. Σε περίπτωση που επιλεγεί Υποναύαρχος ως Υπαρχηγός ή ως Επιτελάρχης Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., προάγεται αυτοδίκαια στο βαθμό του Αντιναυάρχου. Σε περίπτωση που επιλεγεί Αρχιπλοίαρχος ως Υπαρχηγός ή ως Επιτελάρχης Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., προάγεται στο βαθμό του Υποναυάρχου και με τη συμπλήρωση έξι μηνών στο βαθμό αυτόν, προάγεται αυτοδίκαια στο βαθμό του Αντιναυάρχου. Οι αρχαιότεροι των επιλεγέντων θεωρούνται ως «ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους» και εγγράφονται στους οικείους πίνακες.

4. Οι Υποναυάρχοι που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. επιλέγονται μεταξύ των εν ενεργεία κατά το χρόνο επιλογής Αρχιπλοιάρχων της ίδιας προέλευσης, που συμπληρώνουν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του έτους επιλογής τα γενικά τυπικά προς προαγωγή προσόντα.

5. Όταν κενώνονται οι θέσεις των Υποναυάρχων που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. το Ανώτατο Συμβούλιο Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. με ευρύτερη σύνθεση, αποφασίζει ποιοί από τους εν ενεργεία κατά το χρόνο επιλογής Αρχιπλοιάρχους της ίδιας προέλευσης, είναι ικανοί για την πλήρωση των θέσεων αυτών, οι οποίοι και προάγονται αυτοδίκαια με την επιλογή τους στο βαθμό του Υποναυάρχου. Οι αρχαιότεροι των επιλεγέντων Υποναυάρχων θεωρούνται ως «ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους» και εγγράφονται στους οικείους πίνακες. Ο αρχαιότερος των Υποναυάρχων τοποθετείται ως Γενικός Επιθεωρητής Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.

6. Στο βαθμό του Υποναυάρχου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού, Οικονομικού

και Νομικού προάγονται οι Αρχιπλοίαρχοι των αντίστοιχων ειδικοτήτων, που έχουν συμπληρώσει τα γενικά τυπικά προς προαγωγή προσόντα και έχουν κριθεί ως «διατηρητέοι» κατά τις τελευταίες ετήσιες τακτικές κρίσεις.

7. Από τη διαδικασία επιλογής των Υποναυάρχων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. εξαιρούνται οι Αξιωματικοί, οι οποίοι λόγω διοικητικής αποκατάστασης λογίζονται εν ενεργεία και προάγονται αναδρομικά στους αντίστοιχους βαθμούς, σε χρόνο μεταγενέστερο της επιλογής.

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

3079/2002: Κώδικας Προσωπικού Λιμενικού Σώματος. (Βλ.άρθρο 0) (318737)

άρθρο :119

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :2

ατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 11

Προσχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρο 119

Μεταθέσεις προσωπικού Λ.Σ.

(Άρθρο.45 παράγραφοι 3 μέχρι και 7 του Ν. 2935/2001)

1. Τα θέματα τοποθετήσεων, μεταθέσεων, αποσπάσεων του προσωπικού Λ.Σ. ρυθμίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Στο ίδιο προεδρικό διάταγμα ρυθμίζονται τα θέματα μεταθέσεων Αξιωματικών, Ανθυπασπιστών, Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων στο εξωτερικό.

2. Μόνιμο εν ενεργεία στέλεχος του Λ.Σ. κατά του οποίου ενεργείται ποινική ή διοικητική ανάκριση για σοβαρό αδίκημα ή παράπτωμα, είναι δυνατόν με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ. να τοποθετηθεί προσωρινά σε άλλη Υπηρεσία ή στην έδρα του ενεργούντος την ανάκριση, εφόσον τούτο κρίνεται αναγκαίο για την εξασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής των ερευνών ή για την προστασία του υπηρεσιακού συμφέροντος. Μετά τη λήξη της ανάκρισης διατάσσεται η επάνοδος στη θέση του, εφόσον δεν συντρέχει περίπτωση μετάθεσής του.

3. Περιοριστικές διατάξεις, που αναφέρονται στην εντοπιότητα, δεν ισχύουν για το προσωπικό του Λ.Σ..

4. Η συνυπηρέτηση των εγγάμων στελεχών του Λ.Σ., μετά από αίτησή τους, είναι υποχρεωτική, εφόσον το επιτρέπει η οργανική κατά βαθμό σύνθεση της Υπηρεσίας.

"5. Οι τοποθετήσεις του προσωπικού Λ.Σ. στα Λιμενικά Τμήματα, στους Λιμενικούς Σταθμούς και τα Λιμενικά Φυλάκια γίνονται με διαταγή του Προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής στην οποία υπάγονται"

*** Η παρ.5, η οποία αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 12 παρ.3 Ν.3490/2006, ΦΕΚ Α 206/2.10.2006, ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ και η παρ.6 αναριθμήθηκε σε παρ.5 με το άρθρο 15 παρ.13 Ν.3922/2011, ΦΕΚ Α 35/4.3.2011.

6. Μετάθεση σε παραμεθόρια περιοχή μετά από αίτηση μόνιμου εν ενεργεία στελέχους Λ.Σ. για συνυπηρέτηση συζύγων είναι υποχρεωτική.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 58 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 227 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3922/2011: Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος- Ελλην.Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις. (536900)

Άρθρο :11

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 2

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρο 11

Προϋπολογισμός Λιμενικού
Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

1. Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή έχει ίδιο προϋπολογισμό ως ειδικός φορέας προϋπολογισμού του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, όπου εγγράφονται κάθε χρόνο πιστώσεις για την αντιμετώπιση των αναγκών λειτουργίας των Υπηρεσιών και του προσωπικού του. Ειδικότερα εγγράφονται πιστώσεις που αφορούν σε δαπάνες για:

- α. αποδοχές και επιδόματα του προσωπικού γενικά,
- β. επιδόματα αλλοδαπής με τις προσαυξήσεις τους,
- γ. ιατροφαρμακευτική, νοσοκομειακή και εξωνοσοκομειακή περίθαλψη του προσωπικού και των προστατευμένων μελών του στο εσωτερικό και στο εξωτερικό,
- δ. έξοδα κηδείας του εν ενεργεία και εν αποστρατεία προσωπικού και προστατευμένων μελών,
- ε. μετακινήσεις, μεταθέσεις, και αποσπάσεις του προσωπικού στο εσωτερικό και το εξωτερικό και αντίστροφα, καθώς και μετακινήσεις άλλων προσώπων,
- στ. κάθε είδους μισθώματα, ηλεκτρική ενέργεια, ύδρευση, σταθερή και κινητή τηλεφωνία, ταχυδρομικά έξοδα,
- ζ. φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση υλικού,
- η. τελετές, δεξιώσεις, συμμετοχή σε εκθέσεις και συνέδρια και πολιτιστικές εκδηλώσεις στην ημεδαπή και στην αλλοδαπή, αθλοθέτηση επάθλων ή βραβείων, ανέγερση μνημείων πεσόντων κατά την εκτέλεση του καθήκοντος και συντήρηση των μνημείων αυτών, καθώς και εκδηλώσεις δημόσιων σχέσεων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και των Υπηρεσιών του στην ημεδαπή και αλλοδαπή,
- θ. συντήρηση και επισκευή των οικημάτων του Δημοσίου, στα οποία στεγάζονται υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής,
- ι. μελέτες, εκτυπώσεις, βιβλιοδεσία, διαφημίσεις, μεταφράσεις και άλλες σχετικές αμοιβές,
- ια. αμοιβές που προκηρύσσονται για τη σύλληψη ή αποκάλυψη δραστών αξιόποινων πράξεων,
- ιβ. αμοιβές υπηρεσιών καθαρισμού και προμήθεια ειδών καθαριότητας, θέρμανσης και γραφικής ύλης. Για την αντιμετώπιση των αναγκών αυτών επιτρέπεται να παρέχονται μηνιαία κατ' αποκοπή χορηγήματα στις Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής από τις πιστώσεις που εγγράφονται για το σκοπό αυτό, το ύψος των οποίων καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη,

ιγ. λειτουργία των Σχολών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και των παραρτημάτων τους για την εκπαίδευση ή μετεκπαίδευση ή επιμόρφωση του προσωπικού του. Στις δαπάνες αυτές περιλαμβάνονται οι δαπάνες για την προμήθεια εποπτικών μέσων διδασκαλίας, συγγραμμάτων ή άλλων εκπαιδευτικών βοηθημάτων, την προμήθεια ειδών ιματισμού, κλινοστρωμνής, την προμήθεια ειδών καθαριότητας και οι δαπάνες για τη διατροφή των δοκίμων, και την αποζημίωση των εκπαιδευόμενων, των μετεκπαιδευόμενων, των διδασκόντων και αυτών που μετέχουν σε εξεταστικές επιτροπές γραπτών ή προφορικών δοκιμασιών ή εξετάσεων,

ιδ. εκπαίδευση ή επιμόρφωση του προσωπικού στην αλλοδαπή ή στην ημεδαπή, εκτός των Σχολών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και των παραρτημάτων τους,

ιε. πραγματοποίηση εκπαιδευτικών ταξιδιών στην αλλοδαπή ή εκτέλεση υπηρεσίας στην αλλοδαπή,

ιστ. υποτροφίες για εκπαίδευση - μετεκπαίδευση αλλοδαπών αξιωματούχων στην ημεδαπή ή σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

ιζ. αμοιβές που καταβάλλονται στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, αστυνομικούς, στρατιωτικούς, δημόσιους υπάλληλους ή ιδιώτες για τη συγγραφή εκπαιδευτικών βιβλίων, εγχειριδίων και βοηθημάτων για τις ανάγκες εκπαίδευσης του προσωπικού,

ιη. αμοιβές για συντήρηση και επισκευή κάθε είδους εξοπλισμού και επιχειρησιακών μέσων,

ιθ. προμήθεια ανταλλακτικών κάθε είδους εξοπλισμού και επιχειρησιακών μέσων,

κ. προμήθεια αναλώσιμων υλικών υγειονομικού και φαρμακευτικού υλικού και λοιπών υγειονομικών ειδών,

κα. προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών για τις ανάγκες επιχειρησιακών μέσων,

κβ. λειτουργία των κάθε μορφής συνεργείων,

κγ. προμήθεια, συντήρηση, εκπαίδευση και υγειονομική περίθαλψη αστυνομικών σκύλων, καθώς και δημιουργία - κατασκευή και συντήρηση χώρων διαμονής των αστυνομικών σκύλων,

κδ. προμήθεια πυρομαχικών, οπλισμού και ανταλλακτικών, αμοιβές συντήρησης και επισκευής αυτού,

κε. προμήθεια ειδών ιματισμού, υπόδησης, υλικών εξάρτυσης, εστίασης, άθλησης και ψυχαγωγίας και άλλων υλικών που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της υπηρεσίας του προσωπικού,

κστ. προμήθεια πολιτικών ενδυμασιών όπως ειδών και μέσων προστασίας ή μεταμφίεσης, για τον εφοδιασμό του προσωπικού που υπηρετεί σε ειδικές Υπηρεσίες,

κζ. συνεισφορές και συνδρομές που απορρέουν από διατάξεις ευρωπαϊκού δικαίου, διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες,

κη. παροχή πλήρους διατροφής ή γεύματος ή δείπνου ή πρόχειρου φαγητού, κατά περίπτωση, στο προσωπικό που συμμετέχει σε χαρακτηρισμένες με διαταγή του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής "ως επιχειρήσεις ευρείας κλίμακας", καθώς και δαπάνες διατροφής ατόμων που τελούν σε νόμιμο περιορισμό,

κθ. παροχή υπό προϋποθέσεις εφάπαξ οικονομικού βοηθήματος στους γονείς άγαμου χωρίς τέκνα στρατιωτικού, που πεθαίνει στην υπηρεσία πρόδηλα και αναμφισβήτητα εξαιτίας της,

λ. εφαρμογή νέων προγραμμάτων, καθώς και κάλυψη δαπανών που βάρυναν τους ειδικούς λογαριασμούς που καταργήθηκαν με το ν. 3697/2008 (ΦΕΚ 194 Α'),

λα. ανάγκες πολιτικής σχεδίασης εκτάκτων αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.),

λβ. συμμετοχή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής στο Ανώτατο Συμβούλιο Αθλητισμού Ενόπλων Δυνάμεων (Α.Σ.Α.Ε.Δ.), στο Συντονιστικό Όργανο Δίωξης Ναρκωτικών (Σ.Ο.Δ.Ν.) και στο Εθνικό Σύστημα Πληροφοριών SCHENGEN,

λγ. κάλυψη εξόδων για την ελεύθερη κυκλοφορία του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής με τα αστικά και υπεραστικά μέσα μεταφοράς και προασιακό σιδηρόδρομο, κατά τις μετακινήσεις τους για εκτέλεση υπηρεσίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 7 του άρθρου 11 του ν. 2329/1995 (ΦΕΚ 172 Α'),

λδ. κάλυψη των εξόδων στα οποία υποβάλλεται το προσωπικό για την υπεράσπιση του ενόπιον των Δικαστηρίων, για ενέργειες του, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του και για κάλυψη των εξόδων στα οποία υποβάλλονται το προσωπικό και τα μέλη της οικογένειας τους όταν παρίστανται ενόπιον των Δικαστηρίων, ως πολιτικός ενάγοντες, από έγκλημα που διαπράχθηκε σε βάρος του, κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή εξαιτίας αυτών. Οι διατάξεις του εδαφίου αυτού εφαρμόζονται και για το προσωπικό που έχει εξέλθει της υπηρεσίας, εφόσον η υπεράσπιση ή η άσκηση πολιτικής αγωγής αφορά πράξεις που τελέστηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων της ενεργού υπηρεσίας του. Για τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης εξόδων υπεράσπισης και πολιτικής αγωγής στο προσωπικό εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του π.δ. 15/2007 (ΦΕΚ 11 Α').

λε. Κάλυψη ειδικών απρόβλεπτων εξόδων κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο ν. 3117/1955 (ΦΕΚ 2 Α').

2. Στον προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων προβλέπονται πιστώσεις για την ανέγερση και επισκευή κτηρίων, για την προμήθεια επιχειρησιακών μέσων και του εξοπλισμού τους, καθώς και για τον εξοπλισμό των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

3. Συμβάσεις για προμήθειες, επισκευές και συντηρήσεις που προορίζονται για τις ανάγκες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και αφορούν επιχειρησιακά, πλωτά, χερσαία και εναέρια μέσα, υλικά και οπλισμό, ιματισμό, εξάρτυση και εξοπλισμό ειδικών δυνάμεων και μέσα επιχειρησιακών κέντρων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής επιτρέπεται να ενεργούνται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 2286/1995, όπως ισχύει, ύστερα από απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη με την οποία χαρακτηρίζονται ως απόρρητες. "Με όμοια απόφαση καθορίζεται η διαδικασία διενέργειας και πληρωμής των προμηθειών, επισκευών και συντηρήσεων που αναφέρονται στο παραπάνω εδάφιο."

***Το εντός "" εδάφιο προστέθηκε με την παρ.4 του άρθρου 28 του Ν.4033/2011 (ΦΕΚ Α 264/22-12-2011)

4. Προμήθειες ειδών και υπηρεσιών που πραγματοποιούνται από τους Ναυτιλιακούς Ακολούθους στις έδρες τους ή από τους προϊσταμένους επιχειρησιακών μέσων που επιχειρούν στην αλλοδαπή ενεργούνται μετά από έγκριση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, με απευθείας ανάθεση. Όταν οι εν λόγω προμήθειες ενεργούνται στο εξωτερικό απαλλάσσονται από κάθε κράτηση υπέρ του Δημοσίου και τρίτων.

5. Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή μπορεί ύστερα από προηγούμενη έγκριση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να εγκαθιστά, βελτιώνει, επεκτείνει και συντηρεί δικό της δίκτυο ασύρματης ή ενσύρματης επικοινωνίας σε όλη τη χώρα ή τμήμα της με δαπάνες του Δημοσίου.

6. Συνιστάται Πάγια Προκαταβολή στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής για την άμεση αντιμετώπιση δαπανών, η πληρωμή των οποίων λόγω της φύσεως τους δεν μπορεί να αναβληθεί μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας δικαιολόγησης αυτών.

7. Επιτρέπεται η αποδοχή δωρεάν ακινήτων, εξοπλισμού, μέσων και κάθε είδους υλικού που προορίζεται για την κάλυψη αναγκών των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του

Πολίτη καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και η διαδικασία της αποδοχής των δωρεών αυτών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

"8. Για την αντιμετώπιση αναγκών καθαρισμού, θέρμανσης και γραφικής ύλης επιτρέπεται να παρέχονται μηνιαία κατ' αποκοπή πάγια χορηγήματα σε όλες τις Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής από τις πιστώσεις που εγγράφονται για το σκοπό αυτόν, το ύψος των οποίων καθορίζεται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη. Οι αποφάσεις αυτές εκδίδονται ετησίως και έχουν αναδρομική ισχύ από 1ης Ιανουαρίου του έτους που δημοσιεύονται."

*** Η παράγραφος 8 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 39 παρ.3 Ν.4029/2011,ΦΕΚ Α 245/22.11.2011.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται το ύψος των πιστώσεων, η κατανομή τους και οι σχετικές λεπτομέρειες για την κάλυψη αναγκών διατροφής προσωπικού σε επιχειρήσεις ευρείας κλίμακας και διατροφής ατόμων που τελούν σε νόμιμο περιορισμό.

«10. Στον Κρατικό Προϋπολογισμό εγγράφονται πιστώσεις που επιτρέπεται να παρέχονται ως μηνιαία κατ' αποκοπή χορηγήματα για την αντιμετώπιση μικροδαπανών σχετικών με τη διαθεσιμότητα και ετοιμότητα των επιχειρησιακών μέσων του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται το ύψος των πιστώσεων και η κατανομή τους σε Υπηρεσίες και Λιμενικές Αρχές που εποπτεύουν επιχειρησιακά μέσα. Τα παραπάνω μηνιαία πάγια χορηγήματα σχετικά με τη διαθεσιμότητα και ετοιμότητα των επιχειρησιακών μέσων καταβάλλονται στους Προϊσταμένους Υπηρεσιών και Λιμενικών Αρχών που έχουν υπό την εποπτεία τους επιχειρησιακά μέσα και δικαιολογούνται με τα εκάστοτε προβλεπόμενα νόμιμα παραστατικά άνευ αποδόσεως λογαριασμού. Η απόφαση αυτή δεν δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

***Η παρ. 10 προστέθηκε με τη παρ.7 του άρθρου 15 του Ν. 4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012)

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 61 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΠΔ 44/2011: Κανονισμός ενδειατήσεως-καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων. (541944)

Άρθρο :19

Άρθρο 19

Χώροι υγιεινής

1. Για την εξυπηρέτηση των επιβατών επιβατηγών πλοίων, που δεν ενδειατώνται σε θαλαμίσκους με ιδιαίτερους χώρους υγιεινής, διατίθενται κατάλληλοι κοινόχρηστοι Χώροι υγιεινής επιστρωμένοι με πλακίδια ή άλλο κατάλληλο υλικό ή ελαιοχρωματισμένοι με ανοικτό ελαιόχρωμα επιδεκτικό πλύσεως. Οι χώροι αυτοί είναι κατανεμημένοι στα καταστρώματα του πλοίου που προορίζονται για επιβάτες και κατά το δυνατόν ανάλογα με τον αριθμό επιβατών κάθε καταστρώματος και όχι λιγότεροι από δύο.

2. Αριθμός αποχωρητηρίων :

α) Σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ V, VI και VII, ένα κοινόχρηστο αποχωρητήριο ανά 50 επιβάτες και όχι λιγότερα από δύο.

β) Σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ I, II, III και IV, ένα κοινόχρηστο αποχωρητήριο ανά 45 επιβάτες και όχι λιγότερα από δύο.

3. Ειδικές απαιτήσεις:

α) Εξω από κάθε αποχωρητήριο ή συγκρότημα αποχωρητηρίων, υπάρχει προθάλαμος ικανοποιητικών διαστάσεων για την τοποθέτηση των απαιτούμενων νιπτήρων με καθρέπτη πάνω από κάθε νιπτήρα, σάβωνα και μέσα στεγνώματος χεριών.

β) Η επιφάνεια κάθε αποχωρητηρίου είναι τουλάχιστον 1,20 τετραγωνικά μέτρα.

γ) Οι θύρες των αποχωρητηρίων ασφαλίζουν εσωτερικά, οι λεκάνες είναι από πορσελάνη, Ευρωπαϊκού τύπου, εφοδιασμένες με κάθισμα και κάλυμμα και εξασφαλίζεται παροχή ύδατος με σύστημα εύχρηστο και αποτελεσματικό. Παροχή ύδατος που ελέγχεται με στρόφιγγα δεν επιτρέπεται. Αποχωρητήρια επιπέδου τύπου δεν επιτρέπονται. Πρέπει να διατίθεται χαρτί υγείας σε κατάλληλη βάση και κάλαθος αχρήστων με ποδοκίνητο κάλυμμα. Τυχόν υφιστάμενα ουρητήρια δεν λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό αριθμού επιβατών.

δ) Ο μισός αριθμός των αποχωρητηρίων διατίθεται για γυναίκες. Κοινοί προθάλαμοι αποχωρητηρίων ανδρών και γυναικών δεν επιτρέπονται. Στην είσοδο κάθε προθαλάμου υπάρχουν ενδεικτικές πινακίδες χρήσης των αποχωρητηρίων για άνδρες και γυναίκες.

ε) Οι νιπτήρες είναι κατασκευασμένοι από αδιαπώσιμο υλικό.

στ) Τα υαλώματα των παραφωτίδων είναι αδιαφανή. Παραφωτίδες αποχωρητηρίων ή καταϊωνιστηρών προς κλειστούς διαδρόμους ή άλλους κλειστούς κοινόχρηστους ή μη χώρους ενδειατήσεως δεν επιτρέπονται.

ζ) Όλοι οι Χώροι υγιεινής φωτίζονται επαρκώς με λαμπτήρες οι οποίοι είναι καλυμμένοι με αντρυγαστήρες.

η) Οι νιπτήρες διαθέτουν παροχές κρύου νερού σε όλα τα επιβατηγά πλοία.

Επίσης διαθέτουν και παροχή θερμού νερού σε επιβατηγά πλοία ολικού μήκους

πάνω από 20 μέτρα, που εκτελούν πλότες των ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ I, II, III, IV, και V.

4. Οι Χώροι υγιεινής εντός των θαλαμίσκων διαθέτουν τουλάχιστον μία λεκάνη αποχωρητηρίου από πορσελάνη Ευρωπαϊκού τύπου με κατάλληλο σύστημα αποπλύσεως, καθώς και εύχρηστη χειρολαβή.

5. Απαγορεύεται η ύπαρξη ρευματοδοτη μέσα σε χώρους υγιεινής εκτός αν πρόκειται για ρευματοδοτη ειδικής κατασκευής, κατάλληλο μόνο για χρήση ηλεκτρικών ξυριστικών μηχανών.

6. Οι κοινόχρηστοι Χώροι υγιεινής διατηρούνται καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού επιμελώς καθαροί. Τυχόν παρουσιαζόμενες βλάβες αποκαθίστανται το ταχύτερο.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 62 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 235 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3922/2011: Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος- Ελλην.Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις. (536900)

Άρθρο :0

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 24

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3922 (ΦΕΚ Α' 35/04.03.2011)

Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο :1

Άρθρο 1

Μετονομασία Λιμενικού Σώματος και υπαγωγή
του στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη

1. Το Λιμενικό Σώμα το οποίο συστήθηκε με το άρθρο 3 του ν. 1753/1919 (ΦΕΚ 67 Α') μετονομάζεται σε Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή και υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

2. Στις διεθνείς σχέσεις του χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος "Hellenic Coast Guard".

Άρθρο :2

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 3

Άρθρο 2

Αποστολή

1. Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή έχει ως Αποστολή την εφαρμογή του νόμου στις περιοχές και τους χώρους στους οποίους εκτείνεται η αρμοδιότητα του. Ειδικότερα, στην Αποστολή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση της αστυνομίας γενικής αστυνόμευσης και τροχαίας.

β. Η πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας.

γ. Η οργάνωση όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

δ. Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.

ε. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

στ. Η λήψη μέτρων για την παρακολούθηση, την άσκηση αστυνόμευσης και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων.

ζ. Η διασφάλιση της τήρησης και ο έλεγχος εφαρμογής των κανόνων ναυτικής ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και των όρων ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων, σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει κάθε φορά, όπως το Διεθνές Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) που κυρώθηκε με το ν. 1045/1980 (ΦΕΚ 95 Α') μετά τις τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν ιδίως από τη Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης τη 12η Δεκεμβρίου 2002 και ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 56/2004 (ΦΕΚ 47Α') και το Διεθνές Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) που κυρώθηκε με το ν. 1045/1980 (ΦΕΚ 95 Α'), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την απόφαση 1/1994 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974, κρατών, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 74/1996 (ΦΕΚ 58 Α').

η. Ο έλεγχος εφαρμογής απαιτήσεων περί προσωπικού πλοίων.

2. Η άσκηση της αστυνομίας γενικής αστυνόμευσης περιλαμβάνει ιδίως:

α. Την τήρηση της τάξης στους δημόσιους χώρους.

β. Τον έλεγχο της εφαρμογής των αγορανομικών διατάξεων.

γ. Τον έλεγχο εφαρμογής της αλιευτικής νομοθεσίας, καθώς και τη λειτουργία του Κέντρου Παρακολούθησης Αλιείας.

δ. Τη ρύθμιση, την παρακολούθηση και τον έλεγχο των θαλασσιών δραστηριοτήτων αναψυχής.

ε. Τον έλεγχο της λειτουργίας δημόσιων κέντρων και καταστημάτων.

στ. Την κατάρτιση των γενικών και ειδικών κανονισμών λιμένων και τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τον έλεγχο εφαρμογής αυτών.

ζ. Την υλοποίηση μέτρων που αφορούν στην αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών ή άλλων σοβαρών περιστατικών και τη συνεργασία, για το σκοπό αυτόν, με άλλους συναρμόδιους φορείς, αρχές και υπηρεσίες.

η. Τον έλεγχο εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας για την ανέλκυση, εξουδετέρωση και απομάκρυνση ναυαγίων, επιβλαβών αντικειμένων, καθώς και εγκαταλελειμμένων πλοίων και σκαφών, τα οποία ευρίσκονται στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

θ. Τον έλεγχο της νομιμότητας δραστηριοποίησης επαγγελματιών λιμένων, σε εργασίες που αφορούν ιδίως καβοδεσίες, ρυμουλκήσεις, λεμβουχήσεις, φορτοεκφορτώσεις πλοίων, λιμενεργασίες και πρακτορεύσεις πλοίων.

ι. Την εφαρμογή διατάξεων που αφορούν την αστυνόμευση στους χώρους ευθύνης του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

3. Η άσκηση της αστυνομίας τροχαίας περιλαμβάνει ιδίως:

α. Τη ρύθμιση της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων.

β. Τη μέριμνα για την εφαρμογή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και ασφάλειας.

γ. Τη διερεύνηση των τροχαίων ατυχημάτων.

4. Η άσκηση δημόσιας ασφάλειας περιλαμβάνει ιδίως:

α. Τη δίωξη των εγκλημάτων κατά της ζωής, της προσωπικής ελευθερίας, της ιδιοκτησίας και των περιουσιακών δικαιωμάτων.

β. Τη δίωξη του λαθρεμπορίου και της αρχαιοκαπηλίας, των εγκλημάτων που

προβλέπονται από τα άρθρα 187 και 187Α του Ποινικού Κώδικα και κυρίως τη δίωξη της παράνομης χρήσης και διακίνησης ναρκωτικών ουσιών, του ηλεκτρονικού εγκλήματος και της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες.

γ. Την αναζήτηση και σύλληψη προσώπων που δίδονται.

δ. Την αναζήτηση προσώπων που έχουν εξαφανισθεί και αντικειμένων που έχουν απωλεσθεί ή κλαπεί.

ε. Τη συλλογή και αξιοποίηση πληροφοριών που ανάγονται σε θέματα δημόσιας ασφάλειας.

στ. Την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας στο χώρο ευθύνης του.

5. Η άσκηση κρατικής ασφάλειας περιλαμβάνει ιδίως:

α. Την προστασία του κράτους και του δημοκρατικού πολιτεύματος από κάθε ενέργεια υπονόμευσης.

β. Την πρόληψη και αντιμετώπιση πράξεων βίας και τρομοκρατίας.

γ. Τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων που αφορούν τα όπλα και τις εκρηκτικές ύλες.

δ. Τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων που αφορούν τη διακίνηση, παραμονή και εργασία των αλλοδαπών στη χώρα και ιδίως την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης.

ε. Τη συλλογή και αξιοποίηση πληροφοριών που ανάγονται σε θέματα κρατικής ασφάλειας και εθνικού ενδιαφέροντος γενικότερα.

6. Η οργάνωση, διασφάλιση και έλεγχος εφαρμογής των όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας περιλαμβάνει ιδίως:

α. Τη λήψη μέτρων για τον έλεγχο, σε ελληνικούς λιμένες, των πλοίων ανεξαρτήτως σημαίας και των πληρωμάτων τους (port and flag state control), καθώς και των υπό ελληνική σημαία πλοίων και των πληρωμάτων τους σε λιμένες της αλλοδαπής όπου λειτουργούν Εδρες Ναυτιλιακών Ακολουθών (flag state), προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωση τους με την ισχύουσα εσωτερική και διεθνή νομοθεσία για την αξιοπλοΐα, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, ασφάλεια, ασφαλή διαχείριση, καθώς και εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων και συμφωνιών που αφορούν θέματα ναυτικής εργασίας και κυρίως αποδεικτικής ναυτικής ικανότητας, νόμιμης σύνθεσης πλοίων, συνθηκών και όρων εργασίας.

β. Τη λήψη μέτρων για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και τη διαχείριση αυτής.

γ. Τη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών και τη λήψη μέτρων για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και τον εν γένει έλεγχο εφαρμογής των όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας, καθώς και την παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων σε θέματα νομοθεσίας.

δ. Τη μέριμνα για την οργάνωση, λειτουργία, βελτίωση, επέκταση και χρήση των τηλεπικοινωνιακών υποδομών και ηλεκτρονικών συστημάτων για την εκτέλεση της Αποστολής του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

ε. Τη διαχείριση συμβάντων που λαμβάνουν χώρα στις θαλάσσιες περιοχές της τοπικής αρμοδιότητας και χώρου ευθύνης του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

στ. Την έκδοση ναυτιλιακών οδηγιών ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

ζ. Την παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων σε όλα τα ανωτέρω θέματα.

7. Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα περιλαμβάνει ιδίως:

α. Το συντονισμό του έργου έρευνας και διάσωσης στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης της χώρας.

β. Τη συνεργασία με τα Γενικά Επιτελεία Ναυτικού και Αεροπορίας, καθώς και άλλους φορείς, υπηρεσίες και ιδιώτες που υποχρεούνται ή προσφέρονται να συνδράμουν σε περίπτωση ατυχήματος στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης της χώρας.

γ. Τη συνεργασία με κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης άλλων χωρών.

δ. Την οργάνωση, υποστήριξη και λειτουργία των ηλεκτρονικών και τηλεπικοινωνιακών μέσων, καθώς και συστημάτων θαλάσσιας κυκλοφορίας που σχετίζονται με το έργο της έρευνας και διάσωσης και της επιτήρησης του θαλάσσιου χώρου ευθύνης της χώρας.

8. Η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος περιλαμβάνει ιδίως:

α. Την εκπόνηση και εφαρμογή σχεδίων για την πρόληψη και καταπολέμηση ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

β. Την οργάνωση και συντονισμό των δράσεων και ενεργειών που απαιτούνται, από πλευράς έμπυχου δυναμικού και κατάλληλου υλικοτεχνικού εξοπλισμού, για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

γ. Τον έλεγχο και παρακολούθηση εφαρμογής των σχεδίων για την καταπολέμηση ρυπάνσεων.

δ. Τη συνεργασία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με σκοπό την πρόληψη και καταπολέμηση ρυπάνσεων, καθώς και την παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων σε θέματα νομοθεσίας.

ε. Την άσκηση των αρμοδιοτήτων πρόληψης και αντιμετώπισης ρύπανσης, όπως ειδικότερα περιγράφονται στο άρθρο 21 παρ. 3 περίπτωση α' του π.δ. 242/1999 (ΦΕΚ 201 Α') το οποίο αναριθμήθηκε σε άρθρο 17 του ίδιου προεδρικού διατάγματος με το άρθρο 5 του π.δ. 320/2001 (ΦΕΚ 217 Α').

9. Η άσκηση αστυνόμευσης των θαλασσιών συνόρων περιλαμβάνει ιδίως:

α. Την οργάνωση μέτρων αστυνόμευσης και ελέγχου των θαλάσσιων συνόρων για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και τη συνεργασία με άλλες αρμόδιες αρχές και υπηρεσίες της χώρας για το σκοπό αυτόν.

β. Τη συμμετοχή και τη συνεργασία με αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τρίτων χωρών και διεθνών οργανισμών για το σχεδιασμό και την υλοποίηση κοινών επιχειρησιακών δράσεων, αναφορικά με την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και την προστασία των θαλάσσιων συνόρων της χώρας, καθώς και τη συμμετοχή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής σε αντίστοιχες δράσεις άλλων χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

γ. Την πρόληψη και αντιμετώπιση κάθε άλλης παράνομης δραστηριότητας.

10. Οι Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής εκπονούν, προς υποβοήθηση της άσκησης των αρμοδιοτήτων τους, σχέδια δράσης.

11. Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή συμμετέχει στην αντιμετώπιση κάθε έκτακτης ανάγκης που προκύπτει από θεομηνίες και ατυχήματα ή άλλες καταστροφές σε συνεργασία με τις συναρμόδιες αρχές και υπηρεσίες και συμβάλλει στην άμυνα και ασφάλεια της χώρας.

Άρθρο :3

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Αρθρο 3

Εκταση αρμοδιοτήτων Λιμενικού
Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

Η αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής εκτείνεται στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, στα πλοία και στα πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, στους λιμένες και στη χερσαία ζώνη αυτών, καθώς και σε άλλους χερσαίους, παράκτιους ή θαλάσσιους χώρους όπως οι έννοιες των όρων αυτών καθορίζονται ιδίως στο ν.δ. 444/1970 (ΦΕΚ 39 Α'), το ν. 2971/2001 (ΦΕΚ 285 Α'), το ν. 2242/1994 (ΦΕΚ 162 Α'), στο άρθρο 12 του ν. 2289/1995 (ΦΕΚ 27 Α') ή άλλες ειδικές διατάξεις.

Αρθρο :4

Αρθρο 4

Χαρακτήρας Υπηρεσιών του Λιμενικού
Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

1. Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή είναι ένοπλο Σώμα ασφαλείας, στρατιωτικώς οργανωμένο, το ένστολο προσωπικό του οποίου έχει την ιδιότητα του στρατιωτικού σύμφωνα με το Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα (Σ.Π.Κ.). Στο προσωπικό του εφαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν τα άλλα ένοπλα Σώματα, εφόσον τούτο ορίζεται ειδικά από το νόμο, καθώς και οι διατάξεις του άρθρου 129 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (Κ.Π.Λ.Σ.) που κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 (ΦΕΚ 311 Α').
2. Για την εκτέλεση της Αποστολής του, το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή εφοδιάζεται με τα αναγκαία μέσα και εξοπλισμό, χρησιμοποιεί επιστημονικές και τεχνικές μεθόδους διερεύνησης των αδικημάτων που τελούνται στο χώρο αρμοδιότητάς του, συνεργάζεται με αρχές και υπηρεσίες του εσωτερικού ή και άλλων χωρών και συμμετέχει στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή διεθνών οργανισμών και φορέων για θέματα που αφορούν την Αποστολή του.
3. Οι Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και το προσωπικό του τελούν σε διαρκή ετοιμότητα για την υλοποίηση της Αποστολής του.
4. Το στρατιωτικό προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής θεωρείται ότι βρίσκεται σε διατεταγμένη υπηρεσία όταν καθίσταται αναγκαία η παρέμβαση του και φέρει κατά την άσκηση των καθηκόντων του κατάλληλο οπλισμό, εφόδια και μέσα, για τη χρήση των οποίων λαμβάνει κατάλληλη εκπαίδευση.

Αρθρο :5

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1

Αρθρο 5

Διάρθρωση

1. Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή συγκροτείται από Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες.
2. Κεντρικές Υπηρεσίες είναι το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και οι υπαγόμενες σε αυτό Υπηρεσίες ως εξής:
 - α. Η Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων.

β. Η Διεύθυνση Παλλαϊκής Αμυνας Πολιτικής Σχεδίασης Εκτακτης Ανάγκης (Π.ΑΜ. - Π.Σ.Ε.Α.), για θέματα σχεδίασης και χρησιμοποίησης των ελληνόκτητων πλοίων προς εξυπηρέτηση αναγκών διεθνών οργανισμών, Ευρωπαϊκής Ένωσης και NATO

γ. Η Υπηρεσία Υγειονομικού.

δ. Οι Σχολές του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

ε. Η Διεύθυνση Θαλασσιών Κρατικών Μεταφορών (Δ.Θ.Κ.Μ.) που προβλέπεται από το άρθρο 40 του π.δ. 242/1999.

στ. Η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων.

ζ. Η Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών.

η. Το Κέντρο Εφοδιασμού.

θ. Η Επισκευαστική Βάση.

ι. Η Μονάδα Εσωτερικού Οικονομικού Ελέγχου όπως προβλέπεται στο άρθρο 25 του ν. 3871/2010 (ΦΕΚ 41 Α').

ια. Η υπηρεσία Συνδέσμων Διασωστών.

3. Στο Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής λειτουργούν το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού, Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) και το Κέντρο Επιχειρήσεων (Κ.ΕΠΙΧ.), τα οποία υπάγονται απευθείας στον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και υποστηρίζονται διοικητικά και λειτουργικά από τους καθ' ύλην αρμόδιους κλάδους.

4. Οι Υπηρεσίες των περιπτώσεων α', β', στ' και ζ' της παραγράφου 2 υπάγονται απευθείας στον Αρχηγό. Οι Υπηρεσίες των περιπτώσεων γ', δ', ε' και ι' της ίδιας παραγράφου εποπτεύονται και ελέγχονται από τον Επιτελάρχη, ενώ αυτές των περιπτώσεων η', θ' και ια' εποπτεύονται και ελέγχονται από τον αρμόδιο Προϊστάμενο Κλάδου.

5. Η εποπτεία του Ταμείου Αρωγής Λιμενικού Σώματος ανήκει στον Αρχηγό Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Έδρα του Ταμείου είναι κάθε φορά η έδρα του Αρχηγείου. Μέτοχοι του Ταμείου είναι όλα τα εν ενεργεία στελέχη του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής από την ημερομηνία κατάταξης τους.

6. Περιφερειακές Υπηρεσίες είναι οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, οι υπαγόμενες σε αυτές Λιμενικές Αρχές και οι υπηρεσίες των Ναυτιλιακών Ακολουθών.

Άρθρο :6

Άρθρο 6

Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος
- Ελληνικής Ακτοφυλακής

1. Στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη συνιστάται Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, με έδρα τον Πειραιά, ως ανώτατη επιτελική υπηρεσία, με την οποία ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ασκεί τη διοίκηση του Σώματος.

Επίσης, το Αρχηγείο επικουρεί τον Υπουργό και τον Υφυπουργό Προστασίας του Πολίτη στην άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.

2. Το Αρχηγείο αποτελεί την προϊστάμενη αρχή των Κεντρικών και Περιφερειακών Υπηρεσιών που συγκροτούν το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή και έργο του

είναι η μέριμνα για την εκπλήρωση της Αποστολής του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, στο πλαίσιο της πολιτικής του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Για το σκοπό αυτόν προγραμματίζει, κατευθύνει, παρακολουθεί και ελέγχει τη δράση των υπηρεσιών του και εξασφαλίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.

Άρθρο :7

Άρθρο 7

Διάρθρωση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

1. Το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής διαρθρώνεται σε Κλάδους. Ο Κλάδος είναι επιτελική, οργανωτική μονάδα ανώτερη της Διεύθυνσης.

Ο Κλάδος διαρθρώνεται σε Διευθύνσεις ή Υπηρεσίες επιπέδου Διεύθυνσης.

Οι Κλάδοι είναι οι εξής:

- α. Κλάδος Επιχειρήσεων.
- β. Κλάδος Διοίκησης, Οργάνωσης και Εκπαίδευσης.
- γ. Κλάδος Υποδομών και Υποστήριξης.
- δ. Κλάδος Ασφάλειας.
- ε. Κλάδος Αστυνομίας και Τάξης.
- στ. Κλάδος Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

2. Ο Κλάδος Επιχειρήσεων διαρθρώνεται στις εξής Διευθύνσεις:

- α. Διεύθυνση Σχεδιασμού - Επιχειρήσεων.
- β. Διεύθυνση Πλωτών και Χερσαίων Μέσων,
- γ. Διεύθυνση Ειδικών Μονάδων,
- δ. Διεύθυνση Εναέριων Μέσων.

3. Ο Κλάδος Διοίκησης, Οργάνωσης και Εκπαίδευσης διαρθρώνεται στις εξής Διευθύνσεις:

- α. Διεύθυνση Προσωπικού.
- β. Διεύθυνση Οικονομικών - Συντονισμού και Παρακολούθησης Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων.
- γ. Διεύθυνση Προμηθειών.
- δ. Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Οργάνωσης - Νομοθεσίας.
- ε. Διεύθυνση Δημοσίων Σχέσεων.

4. Ο Κλάδος Υποδομών και Υποστήριξης διαρθρώνεται στις εξής Διευθύνσεις:

- α. Διεύθυνση Κτιριακών και Τεχνικών Υποδομών, όπου ανήκει το Κέντρο Εφοδιασμού και οι Επισκευαστικές Βάσεις

- γ. Διεύθυνση Τεχνικής Υποστήριξης Μέσων και Εξοπλισμού.
- δ. Διεύθυνση Τακτικής Υποστήριξης Οπλισμού.
5. Ο Κλάδος Ασφάλειας διαρθρώνεται στις εξής Διευθύνσεις:
- α. Διεύθυνση Κρατικής Ασφάλειας.
- β. Διεύθυνση Δημόσιας Ασφάλειας.
- γ. Διεύθυνση Προστασίας θαλασσιών Συνόρων.
- δ. Διεύθυνση Διεθνούς Αστυνομικής Συνεργασίας.
- ε. Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών και Λαθρεμπορίου.
6. Ο Κλάδος Αστυνομίας και Τάξης διαρθρώνεται στις εξής Διευθύνσεις:
- α. Διεύθυνση Γενικής Αστυνόμευσης και Κανονισμού Λιμένων.
- β. Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας στην οποία υπάγεται το Κέντρο Παρακολούθησης Αλιείας.
- γ. Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος.
7. Ο Κλάδος Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας διαρθρώνεται στις εξής Διευθύνσεις:
- α. Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.
- β. Διεύθυνση Έρευνας και Διάσωσης.
- γ. Διεύθυνση Παρακολούθησης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας.
- δ. Διεύθυνση Ευρωπαϊκής Ένωσης και Διεθνών Οργανισμών.
- ε. Διεύθυνση Ελέγχου Πλοίων.
8. Οι Κλάδοι του Αρχηγείου συντονίζονται, εποπτεύονται, καθοδηγούνται και ελέγχονται από τον Επιτελάρχη του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Άρθρο :8

Άρθρο 8

Συμβούλιο Επιτελικού
Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων

1. Στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής συνιστάται και λειτουργεί Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, το οποίο συγκροτείται από τους:

- α. Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ως πρόεδρο και
- β. Υπαρχηγό Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής,
- γ. Επιτελάρχη του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής,
- δ. Γενικό Επιθεωρητή Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και
- ε. Προϊσταμένους Κλάδων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής

2. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Συμβουλίου αναπληρώνονται, όταν ελλείπουν, απουσιάζουν ή κωλύονται από τους νόμιμους αναπληρωτές τους.

3. Το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων έχει τις εξής αρμοδιότητες:

α. Σχεδιάζει την οργανωτική δομή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται μακροπρόθεσμα στις εξελίξεις που αφορούν την Αποστολή του.

β. Αναλύει την πορεία της εγκληματικότητας και αξιολογεί τις ανάγκες ναυσιπλοΐας για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των αναγκαίων μέτρων αστυνόμευσης και ασφάλειας τόσο σε προληπτικό όσο και σε κατασταλακτικό επίπεδο.

γ. Καθορίζει τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους του Σώματος.

δ. Παρακολουθεί και αναλύει τα γεγονότα τα οποία μπορούν να προκαλέσουν κρίσεις στον τομέα της δημόσιας τάξης ή της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και σχεδιάζει για την τακτική αντιμετώπιση τους.

ε. Παρέχει κατευθύνσεις για την επιχειρησιακή τακτική που επιβάλλεται να ακολουθήσουν οι Υπηρεσίες για την αντιμετώπιση έκτακτων και σοβαρών γεγονότων, τα οποία μπορούν να κλονίσουν το αίσθημα ασφάλειας των πολιτών.

στ. Ιεραρχεί τις υφιστάμενες ανάγκες σε προσωπικό, εξοπλισμό και μέσα και μεριμνά για την αντιμετώπιση τους.

ζ. Μελετά τα θέματα προσλήψεων, υπηρεσιακής εξέλιξης, καταστάσεων και μοιβών του προσωπικού και προτείνει μέτρα για τη βελτίωση τους.

η. Σχεδιάζει τα συστήματα διοίκησης και εκπαίδευσης του προσωπικού.

θ. Παρέχει κατευθύνσεις για την κατάρτιση του ετήσιου προϋπολογισμού και του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων και προτάσεων συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

ι. Εγκρίνει τους Κανόνες Εμπλοκής και τα Σχέδια Διαχείρισης Κρίσεων Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

4. Το Συμβούλιο συγκαλείται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, ο οποίος καθορίζει και την ημερήσια διάταξη.

5. Στο Συμβούλιο επιτρέπεται να προσκληθούν υπηρεσιακοί παράγοντες του Σώματος και του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη εκπρόσωποι άλλων Υπουργείων και δημόσιων ή ιδιωτικών φορέων, καθώς και εμπειρογνώμονες και ειδικοί επιστήμονες.

6. Καθήκοντα Γραμματέα του Συμβουλίου εκτελεί αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής που ορίζεται από τον Αρχηγό.

7. Το Συμβούλιο συνεδριάζει με την παρουσία τουλάχιστον έξι (6) μελών, εφόσον ένα από τα μέλη του είναι Αντιναύαρχος Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Όταν συγκαλείται για τη διαχείριση κρίσεων δεν μετέχουν στη σύνθεση του οι Προϊστάμενοι των Κλάδων.

8. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου τηρούνται πρακτικά τα οποία καταχωρίζονται σε ειδικό βιβλίο. Τα πρακτικά των συνεδριάσεων του Συμβουλίου είναι απόρρητα. Στις Υπηρεσίες κοινοποιούνται μόνο οι αποφάσεις του Συμβουλίου, προκειμένου να εκτελεστούν. Η διαφύλαξη του απορρήτου των πρακτικών αποτελεί υπηρεσιακή υποχρέωση του Γραμματέα του Συμβουλίου. Τη γραμματειακή υποστήριξη του Συμβουλίου παρέχει η Διεύθυνση Προσωπικού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Άρθρο :9

Άρθρο 9

Οργανική δύναμη - Προσωπικό Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

Οι οργανικές θέσεις του στρατιωτικού προσωπικού του Λιμενικού Σώματος που προβλέπονται κατά βαθμό, κατηγορία, ειδικότητα και αριθμό από τις διατάξεις των άρθρων 16 και 53 του Κ.Π.Λ.Σ. και ανέρχονται, συνολικά, σε 10.242 θέσεις, αποτελούν οργανικές θέσεις του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Με τη παρ.3 του άρθρου 7 του Ν. 4081/2012 (ΦΕΚ Α' 184/27.09.2012) ορίζεται ότι: " 3.α. Αν μετά τη διενέργεια διαγωνισμού κατάταξης υποψηφίων στις παραγωγικές Σχολές Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής συγκεκριμένου έτους και ενώ δεν δύναται για οποιονδήποτε λόγο να προκηρυχθεί διαγωνισμός κατά το αμέσως επόμενο έτος, εξακολουθούν να παραμένουν κενές οργανικές θέσεις από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 9 του ν. 3922/2011 (Α' 35), επιτρέπεται να καταταγούν κατά το έτος αυτό, ως νέα εκπαιδευτική σειρά, επιλαχόντες από τους υπάρχοντες πίνακες επιλαχόντων του διενεργηθέντος προηγούμενου διαγωνισμού, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία εκδίδεται άπαξ για κάθε διαγωνισμό για τη συμπλήρωση όσων εκ των κενών οργανικών θέσεων υφίσταται επιτακτική υπηρεσιακή ανάγκη.
β. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ο ακριβής αριθμός των επιλαχόντων, ο οποίος δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό αριθμό των αρχικώς καταταχθέντων, τηρούμενης της αναλογίας των ποσοστών ανά κατηγορία, όπως αυτή ορίζεται στη σχετική προκήρυξη, η διαδικασία πλήρωσης των κενών θέσεων που ενδεχομένως προκύψουν ανά κατηγορία σύμφωνα με τα οριζόμενα στην οικεία προκήρυξη, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
γ. Για την εκπαιδευτική περίοδο φοίτησης 2011-2012 της 40ής Εκπαιδευτικής Σειράς Δοκίμων Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) και ΜΣΤ Εκπαιδευτικής Σειράς Δοκίμων Λιμενοφυλάκων, ως έδρα των Σχολών Δοκίμων Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) και Λιμενοφυλάκων αντίστοιχα, ορίζεται το Κέντρο Εκπαίδευσης Π.Ν. «ΠΟΡΟΣ» (Κ.Ε. ΠΟΡΟΣ), που ευρίσκεται στον Πόρο Τροιζηνίας."

Άρθρο :10

Προισχύσασες μορφές άρθρου : I

Άρθρο 10

Διοίκηση - Βαθμοί Διοικούντων

1. Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ασκεί τη διοίκηση του Σώματος και επιλέγεται από το Κ.Υ.Σ.Ε.Α. σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 39 του Κ.Π.Λ.Σ.

2. Ο Υπαρχηγός είναι άμεσος βοηθός του Αρχηγού, τον οποίο αναπληρώνει όταν απουσιάζει ή κωλύεται.

3. Ο Αρχηγός και ο Υπαρχηγός βοηθούνται στην εκτέλεση των καθηκόντων τους από τον Επιτελάρχη του Αρχηγείου.

4. Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής μπορεί με απόφαση του που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, να μεταβιβάζει στον Υπαρχηγό, στον Επιτελάρχη του Αρχηγείου, στον Γενικό Επιθεωρητή, στους Επιθεωρητές Περιφερειακών Διοικήσεων και στον ανώτερο διοικητή Νομού Αττικής, στους Προϊστάμενους των Κλάδων του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και στους Προϊστάμενους των Κεντρικών Υπηρεσιών και των Περιφερειακών Διοικήσεων ορισμένες αρμοδιότητες του, εκτός από αυτές που του μεταβίβασε με απόφαση του ο Υπουργός ή ο Υφυπουργός Προστασίας του Πολίτη. Επίσης, μπορεί να μεταβιβάζει στα πιο πάνω όργανα το δικαίωμα να υπογράφουν

"με εντολή του".

5. Ο Υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, ο Επιτελάρχης του Αρχηγείου, ο Γενικός Επιθεωρητής, οι Επιθεωρητές Περιφερειακών Διοικήσεων, ο ανώτερος διοικητής Νομού Αττικής, οι Προϊστάμενοι των Κλάδων, οι Διευθυντές των Διευθύνσεων του Αρχηγείου και οι Διευθυντές των Κεντρικών Υπηρεσιών και των Περιφερειακών Διοικήσεων μπορούν να μεταβιβάσουν, ύστερα από έγκριση του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής σε υφισταμένους τους το δικαίωμα να υπογράψουν "με εντολή τους" για θέματα αρμοδιότητάς τους, εκτός από αυτά που τους μεταβίβασαν με αποφάσεις τους οι προϊστάμενοί τους.

6. Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, ο Υπαρχηγός και ο Επιτελάρχης του Αρχηγείου φέρουν το βαθμό του Αντιναυάρχου. Ο Υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής είναι ο αρχαιότερος μετά τον Αρχηγό Αντιναύαρχος Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

7. Ως Γενικός Επιθεωρητής Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής τοποθετείται ο αρχαιότερος Υποναύαρχος.

8. Ως Επιθεωρητές Περιφερειακών Διοικήσεων και ως ανώτερος διοικητής Νομού Αττικής τοποθετούνται Υποναύαρχοι.

"9. Ως Προϊστάμενος Κλάδου του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής τοποθετείται Υποναύαρχος ή Αρχιπλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής."

***Η παρ. 9 αντικαταστάθηκε ως άνω με τη παρ.2 του άρθρου 7 του Ν. 4081/2012 (ΦΕΚ Α' 184/27.09.2012)

10. Ως προϊστάμενοι των Περιφερειακών Διοικήσεων τοποθετούνται Αρχιπλοίαρχοι ή Πλοίαρχοι του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

11. Ως Διευθυντές των Διευθύνσεων του Αρχηγείου και των Κεντρικών και Περιφερειακών Υπηρεσιών επιπέδου Διεύθυνσης τοποθετούνται Αρχιπλοίαρχοι ή ανώτεροι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Αξιωματικοί με το βαθμό του πλοίαρχου τοποθετούνται και ως βοηθοί των Προϊσταμένων των Περιφερειακών Διοικήσεων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

12. Οι ανώτατοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής τοποθετούνται με απόφαση του Αρχηγού του Σώματος. Οι δε λοιποί σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 33/2009 (ΦΕΚ 50 Α').

Άρθρο :11

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρο 11

Προϋπολογισμός Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

1. Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή έχει ίδιο προϋπολογισμό ως ειδικός φορέας προϋπολογισμού του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, όπου εγγράφονται κάθε χρόνο πιστώσεις για την αντιμετώπιση των αναγκών λειτουργίας των Υπηρεσιών και του προσωπικού του. Ειδικότερα εγγράφονται πιστώσεις που αφορούν σε δαπάνες για:

α. αποδοχές και επιδόματα του προσωπικού γενικά,

β. επιδόματα αλλοδαπής με τις προσαυξήσεις τους,

- 245 -

γ. ιατροφαρμακευτική, νοσοκομειακή και εξωνοσοκομειακή περίθαλψη του προσωπικού και των προστατευμένων μελών του στο εσωτερικό και στο εξωτερικό,

δ. έξοδα κηδείας του εν ενεργεία και εν αποστρατεία προσωπικού και προστατευμένων μελών,

ε. μετακινήσεις, μεταθέσεις, και αποσπάσεις του προσωπικού στο εσωτερικό και το εξωτερικό και αντίστροφα, καθώς και μετακινήσεις άλλων προσώπων,

στ. κάθε είδους μισθώματα, ηλεκτρική ενέργεια, ύδρευση, σταθερή και κινητή τηλεφωνία, ταχυδρομικά έξοδα,

ζ. φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση υλικού,

η. τελετές, δεξιώσεις, συμμετοχή σε εκθέσεις και συνέδρια και πολιτιστικές εκδηλώσεις στην ημεδαπή και στην αλλοδαπή, αθλοθέτηση επάθλων ή βραβείων, ανέγερση μνημείων πεσόντων κατά την εκτέλεση του καθήκοντος και συντήρηση των μνημείων αυτών, καθώς και εκδηλώσεις δημόσιων σχέσεων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και των Υπηρεσιών του στην ημεδαπή και αλλοδαπή,

θ. συντήρηση και επισκευή των οικημάτων του Δημοσίου, στα οποία στεγάζονται υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής,

ι. μελέτες, εκτυπώσεις, βιβλιοδεσία, διαφημίσεις, μεταφράσεις και άλλες σχετικές αμοιβές,

ια. αμοιβές που προκηρύσσονται για τη σύλληψη ή αποκάλυψη δραστών αξιόποινων πράξεων,

ιβ. αμοιβές υπηρεσιών καθαρισμού και προμήθεια ειδών καθαριότητας, θέρμανσης και γραφικής ύλης. Για την αντιμετώπιση των αναγκών αυτών επιτρέπεται να παρέχονται μηνιαία κατ' αποκοπή χορηγήματα στις Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής από τις πιστώσεις που εγγράφονται για το σκοπό αυτό, το ύψος των οποίων καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη,

ιγ. λειτουργία των Σχολών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και των παραρτημάτων τους για την εκπαίδευση ή μετεκπαίδευση ή επιμόρφωση του προσωπικού του. Στις δαπάνες αυτές περιλαμβάνονται οι δαπάνες για την προμήθεια εποπτικών μέσων διδασκαλίας, συγγραμμάτων ή άλλων εκπαιδευτικών βοηθημάτων, την προμήθεια ειδών ιματισμού, κλινοστρωμνής, την προμήθεια ειδών καθαριότητας και οι δαπάνες για τη διατροφή των δοκίμων, και την αποζημίωση των εκπαιδευόμενων, των μετεκπαιδευόμενων, των διδασκόντων και αυτών που μετέχουν σε εξεταστικές επιτροπές γραπτών ή προφορικών δοκιμασιών ή εξετάσεων,

ιδ. εκπαίδευση ή επιμόρφωση του προσωπικού στην αλλοδαπή ή στην ημεδαπή, εκτός των Σχολών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και των παραρτημάτων τους,

ιε. πραγματοποίηση εκπαιδευτικών ταξιδιών στην αλλοδαπή ή εκτέλεση υπηρεσίας στην αλλοδαπή,

ιστ. υποτροφίες για εκπαίδευση - μετεκπαίδευση αλλοδαπών αξιωματούχων στην ημεδαπή ή σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

ιζ. αμοιβές που καταβάλλονται στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, αστυνομικούς, στρατιωτικούς, δημόσιους υπάλληλους ή ιδιώτες για τη συγγραφή εκπαιδευτικών βιβλίων, εγχειριδίων και βοηθημάτων για τις ανάγκες εκπαίδευσης του προσωπικού,

ιη. αμοιβές για συντήρηση και επισκευή κάθε είδους εξοπλισμού και επιχειρησιακών μέσων,

ιθ. προμήθεια ανταλλακτικών κάθε είδους εξοπλισμού και επιχειρησιακών μέσων

κ. προμήθεια αναλώσιμων υλικών υγειονομικού και φαρμακευτικού υλικού και λοιπών υγειονομικών ειδών,

κα. προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών για τις ανάγκες επιχειρησιακών μέσων,

κβ. λειτουργία των κάθε μορφής συνεργείων,

κγ. προμήθεια, συντήρηση, εκπαίδευση και υγειονομική περίθαλψη αστυνομικών σκύλων, καθώς και δημιουργία - κατασκευή και συντήρηση χώρων διαμονής των αστυνομικών σκύλων,

κδ. προμήθεια πυρομαχικών, οπλισμού και ανταλλακτικών, αμοιβές συντήρησης και επισκευής αυτού,

κε. προμήθεια ειδών ιματισμού, υπόδησης, υλικών εξάρτυσης, εστίασης, άθλησης και ψυχαγωγίας και άλλων υλικών που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της υπηρεσίας του προσωπικού,

κστ. προμήθεια πολιτικών ενδυμασιών όπως ειδών και μέσων προστασίας ή μεταμφίεσης, για τον εφοδιασμό του προσωπικού που υπηρετεί σε ειδικές Υπηρεσίες,

κζ. συνεισφορές και συνδρομές που απορρέουν από διατάξεις ευρωπαϊκού δικαίου, διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες,

κη. παροχή πλήρους διατροφής ή γεύματος ή δείπνου ή πρόχειρου φαγητού, κατά περίπτωση, στο προσωπικό που συμμετέχει σε χαρακτηρισμένες με διαταγή του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής "ως επιχειρήσεις ευρείας κλίμακας", καθώς και δαπάνες διατροφής ατόμων που τελούν σε νόμιμο περιορισμό,

κθ. παροχή υπό προϋποθέσεις εφάπαξ οικονομικού βοηθήματος στους γονείς άγαμου χωρίς τέκνα στρατιωτικού, που πεθαίνει στην υπηρεσία πρόδηλα και αναμφισβήτητα εξαιτίας της,

λ. εφαρμογή νέων προγραμμάτων, καθώς και κάλυψη δαπανών που βάρυναν τους ειδικούς λογαριασμούς που καταργήθηκαν με το ν. 3697/2008 (ΦΕΚ 194 Α'),

λα. ανάγκες πολιτικής σχεδίασης εκτάκτων αναγκών (Γ.Σ.Ε.Α.),

λβ. συμμετοχή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής στο Ανώτατο Συμβούλιο Αθλητισμού Ενόπλων Δυνάμεων (Α.Σ.Α.Ε.Δ.), στο Συντονιστικό Όργανο Δίωξης Ναρκωτικών (Σ.Ο.Δ.Ν.) και στο Εθνικό Σύστημα Πληροφοριών SCHENGEN,

λγ. κάλυψη εξόδων για την ελεύθερη κυκλοφορία του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής με τα αστικά και υπεραστικά μέσα μεταφοράς και προασπαστικό σιδηρόδρομο, κατά τις μετακινήσεις τους για εκτέλεση υπηρεσίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 7 του άρθρου 11 του ν. 2329/1995 (ΦΕΚ 172 Α'),

λδ. κάλυψη των εξόδων στα οποία υποβάλλεται το προσωπικό για την υπεράσπιση του ενώπιον των Δικαστηρίων, για ενέργειες του, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του και για κάλυψη των εξόδων στα οποία υποβάλλονται το προσωπικό και τα μέλη της οικογένειας τους όταν παρίστανται ενώπιον των Δικαστηρίων, ως πολιτικώς ενάγοντες, από έγκλημα που διαπράχθηκε σε βάρος του, κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή εξαιτίας αυτών. Οι διατάξεις του εδαφίου αυτού εφαρμόζονται και για το προσωπικό που έχει εξέλθει της υπηρεσίας, εφόσον η υπεράσπιση ή η άσκηση πολιτικής αγωγής αφορά πράξεις που τελέστηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων της ενεργού υπηρεσίας του. Για τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης εξόδων υπεράσπισης και πολιτικής αγωγής στο προσωπικό εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του π.δ. 15/2007 (ΦΕΚ 11 Α').

λε. Κάλυψη ειδικών απρόβλεπτων εξόδων κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο ν. 3117/1955 (ΦΕΚ 2 Α').

2. Στον προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων προβλέπονται πιστώσεις για την επίδοση εξοπλισμού και επίκευση ανέγερση και επισκευή κτηρίων, για την προμήθεια επιχειρησιακών μέσων και του

εξοπλισμού τους, καθώς και για τον εξοπλισμό των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

3. Συμβάσεις για προμήθειες, επισκευές και συντηρήσεις που προορίζονται για τις ανάγκες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και αφορούν επιχειρησιακά, πλωτά, χερσαία και εναέρια μέσα, υλικά και οπλισμό, ιματισμό, εξάρτυση και εξοπλισμό ειδικών δυνάμεων και μέσα επιχειρησιακών κέντρων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής επιτρέπεται να ενεργούνται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 2286/1995, όπως ισχύει, ύστερα από απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη με την οποία χαρακτηρίζονται ως απόρρητες. "Με όμοια απόφαση καθορίζεται η διαδικασία διενέργειας και πληρωμής των προμηθειών, επισκευών και συντηρήσεων που αναφέρονται στο παραπάνω εδάφιο."

***Το εντός "" εδάφιο προστέθηκε με την παρ.4 του άρθρου 28 του Ν.4033/2011 (ΦΕΚ Α 264/22-12-2011)

4. Προμήθειες ειδών και υπηρεσιών που πραγματοποιούνται από τους Ναυτιλιακούς Ακολούθους στις έδρες τους ή από τους προϊσταμένους επιχειρησιακών μέσων που επιχειρούν στην αλλοδαπή ενεργούνται μετά από έγκριση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, με απευθείας ανάθεση. Όταν οι εν λόγω προμήθειες ενεργούνται στο εξωτερικό απαλλάσσονται από κάθε κράτηση υπέρ του Δημοσίου και τρίτων.

5. Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή μπορεί ύστερα από προηγούμενη έγκριση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να εγκαθιστά, βελτιώνει, επεκτείνει και συντηρεί δικό της δίκτυο ασύρματης ή ενσύρματης επικοινωνίας σε όλη τη χώρα ή τμήμα της με δαπάνες του Δημοσίου.

6. Συνιστάται Πάγια Προκαταβολή στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής για την άμεση αντιμετώπιση δαπανών, η πληρωμή των οποίων λόγω της φύσεως τους δεν μπορεί να αναβληθεί μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας δικαιολόγησης αυτών.

7. Επιτρέπεται η αποδοχή δωρεάν ακινήτων, εξοπλισμού, μέσων και κάθε είδους υλικού που προορίζεται για την κάλυψη αναγκών των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και η διαδικασία της αποδοχής των δωρεών αυτών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

"8. Για την αντιμετώπιση αναγκών καθαρισμού, θέρμανσης και γραφικής ύλης επιτρέπεται να παρέχονται μηνιαία κατ' αποκοπή πάγια χορηγήματα σε όλες τις Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής από τις πιστώσεις που εγγράφονται για το σκοπό αυτόν, το ύψος των οποίων καθορίζεται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη. Οι αποφάσεις αυτές εκδίδονται ετησίως και έχουν αναδρομική ισχύ από 1ης Ιανουαρίου του έτους που δημοσιεύονται."

*** Η παράγραφος 8 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 39 παρ.3 Ν.4029/2011, ΦΕΚ Α 245/22.11.2011.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται το ύψος των πιστώσεων, η κατανομή τους και οι σχετικές λεπτομέρειες για την κάλυψη αναγκών διατροφής προσωπικού σε επιχειρήσεις ευρείας κλίμακας και διατροφής ατόμων που τελούν σε νόμιμο περιορισμό.

«10. Στον Κρατικό Προϋπολογισμό εγγράφονται πιστώσεις που επιτρέπεται να παρέχονται ως μηνιαία κατ' αποκοπή χορηγήματα για την αντιμετώπιση μικροδαπανών σχετικών με τη διαθεσιμότητα και ετοιμότητα των επιχειρησιακών μέσων του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται το ύψος των πιστώσεων και η κατανομή τους σε Υπηρεσίες και Λιμενικές Αρχές που εποπτεύουν επιχειρησιακά μέσα. Τα παραπάνω μηνιαία πάγια χορηγήματα σχετικά με τη διαθεσιμότητα και ετοιμότητα των επιχειρησιακών μέσων καταβάλλονται στους Προϊσταμένους Υπηρεσιών και Λιμενικών Αρχών που έχουν υπό την εποπτεία τους επιχειρησιακά μέσα και δικαιολογούνται με τα εκάστοτε προβλεπόμενα νόμιμα παραστατικά άνευ αποδόσεως λογαριασμού. Η απόφαση αυτή δεν δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως»

***Η παρ. 10 προστέθηκε με τη παρ.7 του άρθρου 15 του Ν. 4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012)

Άρθρο :12
Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρο 12

Ασφάλιση προσωπικού

1. Το προσωπικό που κατατάσσεται ή προσλαμβάνεται στο Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή ασφαλιζεται για κύρια και επικουρική ασφάλιση στους φορείς που προβλέπονται από τις διατάξεις του ν. 3865/2010 (ΦΕΚ 120 Α'), καθώς και στο Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού (Μ.Τ.Ν.), που προβλέπεται από το π.δ. 21/31 Οκτωβρίου 1932 (ΦΕΚ 387 Α') και στο Ταμείο Αρωγής Λιμενικού Σώματος που προβλέπεται από το β.δ. 160/1970 (ΦΕΚ 44 Α').

2. Στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής παρέχεται η νοσοκομειακή και η υγειονομική περίθαλψη που προβλέπεται για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, όπως ορίζεται ιδίως στις διατάξεις του ν. 154/1975 (ΦΕΚ 185 Α'), του π.δ. 432/1983 (ΦΕΚ 162 Α'), του π.δ. 133/2002 (ΦΕΚ 109 Α'), του ν. 3079/2002 (ΦΕΚ 311 Α') και του π.δ. 169/2004 (ΦΕΚ 142 Α').

"3. Το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., εκπροσωπούμενο από όργανα που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, μπορεί να συνάπτει συμβάσεις με νοσηλευτικά ιδρύματα ιδιωτικού δικαίου, ιδιωτικές κλινικές, ιδιώτες ιατρούς και φαρμακεία ή ιατρικούς και φαρμακευτικούς συλλόγους, κέντρα φυσικοθεραπείας και καταστήματα πώλησης οπτικών ειδών ή ακουστικών βαρηκοΐας για την υγειονομική περίθαλψη των στελεχών Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 21 του π.δ. 432/1983 «Υγειονομική περίθαλψη των Στρατιωτικών των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος, καθώς και των μελών των οικογενειών τους» (Α' 162)."

*** Η παράγραφος 3 προστέθηκε με το άρθρο 39 παρ.1 Ν.4029/2011,ΦΕΚ Α 245/22.11.2011, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με τη παρ. 3 του άρθρου 15 του Ν. 4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012). Σύμφωνα δε με τη παρ.4 του άρθρου 15 του Ν. 4058/2012 " 4. Τα στελέχη Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ. και του Πυροσβεστικού Σώματος που εξέρχονται της υπηρεσίας, λόγω σοβαρών τραυματικών ή άλλων παθήσεων χωρίς να συνταξιοδοτούνται, νοσηλεύονται σε δημόσιο νοσοκομείο για μια διετία με δαπάνες του Δημοσίου."

Άρθρο :13

Άρθρο 13

Προμήθειες Λιμενικού
Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

Στο μέρος ΙΙ της παρ. 5 του άρθρου 1 του ν. 2286/1995 (ΦΕΚ 19 Α') προστίθεται εδάφιο κβ` ως εξής:

"κβ. Προμήθειες και επισκευές που αφορούν σε υλικοτεχνικό εξοπλισμό, επιχειρησιακά μέσα και συστήματα που χρησιμοποιεί το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή για την εκπλήρωση της Αποστολής του."

Άρθρο :14
Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 10

Άρθρο 14

Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, μπορεί και κατά τροποποίηση των ισχυουσών διατάξεων και του παρόντος νόμου:

α. να ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την οργάνωση, τη λειτουργία, την έδρα, τις αρμοδιότητες και την αντιστοιχία των κεντρικών και περιφερειακών υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής,

β. να ιδρύονται, να αναδιарθρώνονται, να συγχωνεύονται και να μετονομάζονται ή να καταργούνται υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής,

γ. να ιδρύονται νέες, να καταργούνται ή να αναδιарθρώνονται υφιστάμενες σχολές εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης του προσωπικού, να καθορίζονται τα σχετικά με τη λειτουργία τους, τα προσόντα και τη διαδικασία επιλογής των εκπαιδευτικών και των εκπαιδευόμενων, τα θέματα της κάλυψης των σχετικών δαπανών και αποζημιώσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα,

δ. να συνιστώνται, να αυξομειώνονται και να ανακατανέμονται οι οργανικές θέσεις όλων των κατηγοριών και ειδικοτήτων του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και να συνιστώνται ή να καταργούνται κατηγορίες και ειδικότητες αυτού,

ε. να καθορίζονται τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των υποψήφιων όλων των κατηγοριών και ειδικοτήτων προσωπικού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την πρόσληψη και την κατάταξη τους,

στ. να ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις τοποθετήσεων, μεταθέσεων, αποσπάσεων, αδειών, αποζημιώσεων του στρατιωτικού προσωπικού ή να ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης, σύνθεσης και λειτουργίας των συμβουλίων κρίσεων, προαγωγών, των πειθαρχικών συμβουλίων και των άλλων συλλογικών διοικητικών οργάνων κεντρικών και περιφερειακών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής,

ζ. να ρυθμίζονται θέματα ιεραρχίας, κρίσεων, προαγωγών, καταστάσεων, αποστρατείας, ανάκλησης από την εφεδρεία, πειθαρχικού δικαίου, ειδικών υποχρεώσεων και απαγορεύσεων του στρατιωτικού προσωπικού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και κάθε άλλο συναφές θέμα,

η. να ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας της Διεύθυνσης Παλαικής Αμυνας (Π.Α.Μ.) - Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτου Ανάγκης (Π.Σ.Ε.Α.) και της Διεύθυνσης Θαλάσσιων Κρατικών Μεταφορών.

2. Με απόφαση του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, η οποία κυρώνεται από τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη εκδίδονται κανονισμοί για θέματα εσωτερικής λειτουργίας των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

3. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, μπορεί να κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο, τα προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση των προηγούμενων παραγράφων, το οποίο και θα απαρτίζει τον εσωτερικό κανονισμό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, μπορεί να κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο οι διατάξεις του Κ.Π.Λ.Σ, των νόμων που επέφεραν τροποποιήσεις σε αυτόν, καθώς και των νόμων που είναι απολύτως συναφείς προς αυτόν.

α. Κατά την κωδικοποίηση επιτρέπεται η μεταγλώττιση στη δημοτική όσων διατάξεων, φράσεων ή λέξεων είναι στην καθαρεύουσα, η αναδιτύπωση όπου κρίνεται απολύτως αναγκαία για την ακριβέστερη γραμματική απόδοση, η κατάλειψη διατάξεων που έχουν καταργηθεί ρητά ή σιωπηρά, καθώς και των διατάξεων που

δεν έχουν πεδίο εφαρμογής, η νέα αριθμηση των άρθρων, η διαφορετική κατάταξη αυτών, των παραγράφων και των εδαφίων τους, η υποδιαίρεση άρθρων σε περισσότερα και γενικά κάθε αναμόρφωση των υπό κωδικοποίηση διατάξεων, για την αρτιότερη νομοτεχνική κατάστρωση τους, χωρίς καμία νοηματική αλλοίωση ή μεταβολές ορολογίας, καθώς και η προσαρμογή των διατάξεων που καθορίζουν αρμοδιότητες διοικητικών και άλλων οργάνων στο υφιστάμενο οργανωτικό σχήμα των κεντρικών και αποκεντρωμένων κρατικών υπηρεσιών, των νομικών προσώπων του δημόσιου τομέα και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης. Αν υπάρξει αμφιβολία στην έννοια διάταξης που κωδικοποιήθηκε επικρατεί το αρχικό κείμενο της διάταξης που κωδικοποιήθηκε.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη, ρυθμίζονται τα θέματα συγκρότησης της Επιτροπής Κωδικοποίησης και αποζημίωσης των μελών της, η οποία βαρύνει τον προϋπολογισμό του Υπουργείου, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικά με τη λειτουργία της.

5. Με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία χαρακτηρισμού και αποχαρακτηρισμού ως αθλητών του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, ο τρόπος και ο χρόνος άσκησης των καθηκόντων τους ως αθλητών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται η διαδικασία εκτέλεσης των προμηθειών της περίπτωσης κβ' του μέρους ΙΙ της παραγράφου 5 του άρθρου 1 του ν. 2286/1995, όπως προστίθεται με το άρθρο 13.

"7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη, δύναται να καθοριστούν τέλη ανταποδοτικού χαρακτήρα υπέρ του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (Μ.Τ.Ν.) και του Ειδικού Λογαριασμού Αλληλοβοήθειας Ναυτικού (Ε.Λ.Ο.Α.Ν.). Με όμοια απόφαση καθορίζεται το ποσοστό που αποδίδεται στα δικαιούχα Ταμεία Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού (Μ.Τ.Ν.) και Ειδικός Λογαριασμός Αλληλοβοήθειας Ναυτικού (Ε.Λ.Ο.Α.Ν.), οι διαδικασίες βεβαίωσης, είσπραξης και απόδοσης του, καθώς και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

8. Με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. καθορίζονται οι όροι και η διαδικασία χαρακτηρισμού ως στρατοπέδου κάθε μόνιμης ή προσωρινής εγκατάστασης και γενικά περιοχής που είτε ανήκει κατά κυριότητα στο Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. είτε έχει παραχωρηθεί σε αυτό κατά χρήση από φορείς του Δημοσίου ή ιδιώτες και εντός των οποίων έχει εγκατασταθεί ή πρόκειται να εγκατασταθεί μόνιμα ή προσωρινά Μονάδα ή Υπηρεσία του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ..

Σε περίπτωση πρόσκαιρης παραχώρησης εγκατάστασης ή περιοχής στο Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., ο χαρακτηρισμός αυτών ως στρατοπέδων δεν δύναται να διαρκέσει για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο της παραχώρησης που συμφωνήθηκε σχετικά."

*** Οι παράγραφοι 7 και 8 προστέθηκαν με το άρθρο 38 Ν.4029/2011, ΦΕΚ Α-245/22.11.2011.

"9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη, καθορίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, οι όροι και οι προϋποθέσεις καθιέρωσης και χορήγησης αποζημίωσης για υπερωριακή, απογευματινή και νυχτερινή απασχόληση, καθώς και απασχόληση τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες εργασίας σε στελέχη Λ.Σ - ΕΛ.ΑΚΤ. που είναι αποσπασμένα ή διατίθενται στα Γραφεία του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, του Υφυπουργού Προστασίας του Πολίτη και του Γενικού Γραμματέα Ασφάλειας Ναυσιπλοίας."

***Η παρ. 9 προστέθηκε με τη παρ.1 του άρθρου 16 του Ν. 4058/2012 (ΦΕΚ Α' 63/22/03/2012)

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 3922/2011: Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος- Ελλην.Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις. (536900)

Άρθρο :15

Άρθρο 15

Τροποποίηση διατάξεων
του ν. 2800/2000 (ΦΕΚ 41 Α')

1. Στο άρθρο 1 του ν. 2800/2000 (ΦΕΚ 41 Α') προστίθεται περίπτωση ζ ως εξής:

"ζ. Την τήρηση και διαφύλαξη της δημόσιας τάξης και ασφάλειας στον θαλάσσιο χώρο, τους λιμένες, τα πλοία και τα κάθε είδους πλωτά ναυπηγήματα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος."

2. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 2 του ν. 2800/2000 προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής:

"ε. Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή".

Άρθρο :16

Άρθρο 16

Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα
του Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 4 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (Κ.Π.Λ.Σ.) που κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 (ΦΕΚ 311 Α') όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 του ν. 3569/2007 (ΦΕΚ 122 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

"3. Με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται η διαδικασία επιλογής των κατά τις προηγούμενες παραγράφους υποψηφίων, που γίνεται με το σύστημα των μορίων, οι ειδικότητες, τα ειδικότερα προσόντα, το ελάχιστο όριο του γενικού βαθμού απολυτηρίου τίτλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης για τη συμμετοχή υποψηφίων, ο τρόπος συμπλήρωσης των ποσοστών, όταν αυτά δεν καλύπτονται από τους λοιπούς υποψηφίους, τα λοιπά προσόντα των μόνιμων εν ενεργεία λιμενοφυλάκων που συμμετέχουν στο διαγωνισμό, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που αναφέρεται στην επιλογή και στην κατάταξη αυτών."

2. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του Κ.Π.Λ.Σ. όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του νόμου 3569/2007 αντικαθίσταται ως εξής:

"Με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται η διαδικασία επιλογής των υποψηφίων με το σύστημα των μορίων οι ειδικότητες, τα ειδικότερα προσόντα, το ελάχιστο όριο του γενικού βαθμού απολυτηρίου τίτλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης για τη συμμετοχή υποψηφίου και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια."

3. Οι περιπτώσεις ζζ', ηη' και θθ' της παραγράφου 1 του άρθρου 19 του Κ.Π.Λ.Σ.), όπως συμπληρώθηκε με το ν. 3755/2009 (ΦΕΚ 52 Α') αντικαθίστανται ως εξής:

"ζ. Αρχιπλοίαρχος: Δύο έτη πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό ή είκοσι τέσσερα έτη συνολικής υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ, από τα οποία έξι μήνες πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό του Αρχιπλοίαρχου.

η. Υποναύαρχος: Δύο έτη πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό ή τρία έτη συνολικής υπηρεσίας ως Ανώτατος Αξιωματικός ή είκοσι πέντε συνολικά έτη υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ, από τα οποία έξι μήνες πραγματικής υπηρεσίας στο βαθμό του Υποναύαρχου.

θ. Αντιναύαρχοί: Ανεξαρτήτως χρόνου υπηρεσίας στο βαθμό."

4. Η παράγραφος 3 του άρθρου 22 του Κ.Π.Λ.Σ., αντικαθίσταται ως εξής:

"3. Για την προαγωγή στο βαθμό του Πλωτάρχη των Αξιωματικών της παραγράφου 1 ε(αα) του άρθρου 14 που εξήλθαν από την οικεία γι' αυτούς παραγωγική Σχολή, μετά την ισχύ του ν. 2935/2001, κατέχοντας πτυχίο Ιδρύματος της Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα ή δίπλωμα Γ τάξης Εμπορικού Ναυτικού, με ειδικότητα Πλοίαρχου ή Μηχανικού, καθώς και σε εκείνους που εφαρμόστηκε η διάταξη της παραγράφου 1 στ του άρθρου 57, απαιτείται προϋπηρεσία τριών ετών ως Αξιωματικών Λ.Σ., οι μεν πτυχιούχοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα σε Λιμενικές Αρχές ή Α.Ε.Ν. ή εναέρια επιχειρησιακά μέσα του Λ.Σ., οι δε διπλωματούχοι πλοίαρχοι ή μηχανικοί σε πλωτά ή εναέρια επιχειρησιακά μέσα του Λ.Σ. ή στη Μ.Υ.Α., ή στην Υπηρεσία Συνδέσμων Διασωστών ή VTMIS ή στην Ε.Β. / Λ.Σ.."

5. Η παράγραφος 1 του άρθρου 42 του Κ.Π.Λ.Σ. όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 10 του ένατου άρθρου του ν. 3654/2008 (ΦΕΚ 57 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Ο Υπαρχηγός και ο Επιτελάρχης επιλέγονται μεταξύ των εν ενεργεία κατά το χρόνο επιλογής Υποναύαρχων ή Αρχιπλοίαρχων του άρθρου 14 παράγραφος 1 α (αα), που συμπληρώνουν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του έτους επιλογής τα τυπικά προς προαγωγή προσόντα του άρθρου 19."

6. Η περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 57 του Κ.Π.Λ.Σ., όπως αντικαταστάθηκε με την περίπτωση β' της παρ. 12 του άρθρου 2 του ν. 3569/2007 (ΦΕΚ 122 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"δ) Αρχικελευστής: τέσσερα έτη πραγματικής υπηρεσίας ή είκοσι έτη συνολικής υπηρεσίας από την ημερομηνία κατάταξης στο Λ.Σ. εφόσον κατέχει πτυχίο Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα ή Τεχνολογικού Τομέα ή ΚΑΤΕΕ ή ΤΕΙ ή ΑΕΝ ή πρώην ΑΔ-ΣΕΝ και πέντε έτη πραγματικής υπηρεσίας ή είκοσι ένα έτη συνολικής υπηρεσίας από την ημερομηνία κατάταξης στο Λ.Σ. για όσους προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Λιμενοφυλάκων."

7. Η περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 59 του Κ.Π.Λ.Σ. όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 23 του ν. 3450/2006 (ΦΕΚ 64 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

"α) Ανθυπασπιστές και Υπαξιωματικοί, που εξήλθαν από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. πριν από την 26η Μαρτίου 2009 και κατέχουν πτυχίο Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα ή Δίπλωμα Πλοίαρχου ή Μηχανικού Γ τάξεως ή Ραδιοτηλεγραφή Β' τάξεως Εμπορικού Ναυτικού, με τη συμπλήρωση των προβλεπόμενων τυπικών προσόντων και εφόσον κριθούν προακτέοι, προάγονται στον αμέσως ανώτερο από τον κατεχόμενο βαθμό. Η παράγραφος 1στ του άρθρου 57 εφαρμόζεται και για όσους ονομάστηκαν Κελευστές πριν από την ανωτέρω ημερομηνία. Το ήμισυ του χρόνου παραμονής που απαιτείται κατ' ελάχιστο να έχει συμπληρωθεί στο βαθμό του Κελευστή, προσμετράται για την επόμενη προαγωγή, ενώ ο χρόνος που πλεονάζει προσμετράται για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό, εφόσον αυτός προβλέπεται για την κατηγορία τους κατά την ενεργό υπηρεσία τους."

8. Η παράγραφος 2 του άρθρου 59 του Κ.Π.Λ.Σ., αντικαθίσταται ως εξής:

"2. Ανθυπασπιστές και Υπαξιωματικοί που εξέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. μετά την 26η Μαρτίου 2009 και κατέχουν πτυχίο Ιδρύματος

Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα ή δίπλωμα Αξιωματικού Γ τάξεως Εμπορικού Ναυτικού, προέλευσης Α.Ε.Ν. ή πρώην Α.Δ.Σ.Ε.Ν., προάγονται στο βαθμό του Ανθυπασπιστή και. Σημαιοφόρου, αντίστοιχα, με τη συμπλήρωση χρόνου υπηρεσίας που διανύεται από μεν τους πτυχιούχους στις Λιμενικές Αρχές ή Α.Ε.Ν. ή πρώην Α.Δ.Σ.Ε.Ν., από δε τους διπλωματούχους σε πλωτά ή εναέρια μέσα του Λ.Σ., ως εξής:

α) Αρχικελευστές: πέντε έτη ως Υπαξιωματικοί,

β) Ανθυπασπιστές: δύο έτη στο βαθμό αυτόν."

9. Η παράγραφος 1 του άρθρου 123 του Κ.Π.Λ.Σ., όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 34 του ν. 3232/2004 (ΦΕΚ 48 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1. Για την υγειονομική περίθαλψη του προσωπικού Λ.Σ. ισχύουν αναλόγως οι διατάξεις για την υγειονομική περίθαλψη των στρατιωτικών και των μελών των οικογενειών τους. Η υγειονομική περίθαλψη του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος παρέχεται επίσης από γενικά ή ειδικά κρατικά νοσοκομεία, μονάδες περίθαλψης εντός ή εκτός του Ε.Σ.Υ. ή άλλα ιδρύματα κοινωφελούς χαρακτήρα, από ιδιωτικές κλινικές και ιδιωτικά νοσηλευτικά ιδρύματα συμβεβλημένα ή μη με το Δημόσιο και από ιδιώτες ιατρούς, συμβεβλημένους ή μη με το Δημόσιο, καθώς και με Αποστολή στην αλλοδαπή σε ειδικές περιπτώσεις. Οι δαπάνες υγειονομικής περίθαλψης κοστολογούνται και εξοφλούνται με βάση το ισχύον τιμολόγιο του Δημοσίου. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Προστασίας του Πολίτη, καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του προηγούμενου εδαφίου."

10. Στις ειδικότητες των Αξιωματικών Λ.Σ. που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 του Κ.Π.Λ.Σ. προστίθεται νέα ειδικότητα ως ακολούθως:

"ι) Αξιωματικοί Νομικού".

11. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 στ του άρθρου 15 του Κ.Π.Λ.Σ. αντικαθίστανται ως ακολούθως:

"στ) Αξιωματικούς της παραγράφου 1στ του άρθρου 14 μέχρι και τον Ανθυποπλοίαρχο, εφόσον είναι απόφοιτοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Πανεπιστημιακού Τομέα ή Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα ή πρώην Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΚΑΤΕ.Ε.) ή Τεχνολογικού Επαγγελματικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.) ή Α.Ε.Ν. ή πρώην Α.Δ.Σ.Ε.Ν.."

12. Οι διατάξεις της παραγράφου 3 β (αα), (ββ) του άρθρου 34 του Κ.Π.Λ.Σ. εφαρμόζονται και για τους Αξιωματικούς - Ανθυπασπιστές Λ.Σ. προερχόμενους εκ της Σχολής Λιμενοφυλάκων οι οποίοι είναι πτυχιούχοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα ή πρώην Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Κ.ΑΤΕ.Ε.) ή Τεχνολογικού Επαγγελματικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.) ή Α.Ε.Ν. ή πρώην Α.Δ.Σ.Ε.Ν..

13. Η παράγραφος 5 του άρθρου 119 του Κ.Π.Λ.Σ. όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 12 του ν. 3490/2006 (ΦΕΚ 206 Α') καταργείται, η επόμενη δε παράγραφος 6 αναριθμείται σε παράγραφο 5.

14. Στο άρθρο 133 του Κ.Π.Λ.Σ. προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

"4. Το ιπτάμενο προσωπικό Λ.Σ. μπορεί να διατίθεται για εκτέλεση υπηρεσίας ή να εκπαιδεύεται ή να μετεκπαιδεύεται σε αεροσκάφη ή άλλα εναέρια μέσα στρατιωτικού ή πολιτικού νηολογίου άλλων κρατικών ή ιδιωτικών φορέων της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, καθώς και σε όμοια μέσα διεθνών ή ευρωπαϊκών οργανισμών που εκτελούν αποστολές στο εσωτερικό ή το εξωτερικό. Με απόφαση του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής καθορίζεται η διαδικασία απόδειξης προσαμέτρησης των ωρών πτήσης, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια."

15. Οι περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 2 του άρθρου 6 του Κ.Π.Λ.Σ. αντικαθίστανται ως εξής:

"2. α) Ποσοστό δέκα τοις εκατό του συνόλου των θέσεων που προκηρύσσονται κάθε φορά για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 1 του επόμενου άρθρου παραγωγικές Σχολές, καταλαμβάνονται από τις παρακάτω κατηγορίες υποψηφίων, σύμφωνα με τη σειρά επιτυχίας τους στο διαγωνισμό και ανεξαρτήτως ειδικοτήτων / κατηγοριών:

αα) Πολύτεκνους και τα τέκνα τους.

ββ) Τα τέκνα των αναπήρων και θυμάτων πολέμου, καθώς και των αναπήρων ή θυμάτων ειρηνικής περιόδου του προσωπικού του Λ.Σ., που είναι στην ενέργεια ή έχει συνταξιοδοτηθεί για το λόγο αυτόν.

γγ) Τα τέκνα των αναγνωρισμένων ως αγωνιστών της Εθνικής Αντίστασης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

β) Ποσοστό τέσσερα τοις εκατό του συνόλου των θέσεων που προκηρύσσονται κάθε φορά για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 1 του επόμενου άρθρου παραγωγικές Σχολές καταλαμβάνονται από γονείς τριών τέκνων και τέκνα τους, σύμφωνα με τη σειρά επιτυχίας τους στο διαγωνισμό και ανεξαρτήτως ειδικοτήτων / κατηγοριών.

γ) Κατά τον καθορισμό του αριθμού που αντιστοιχεί στο ποσοστό των εδαφίων α' και β' της παρούσας παραγράφου δεν λαμβάνονται υπόψη τα κλασματικά υπόλοιπα. Αν το ποσοστό δεν καλυφθεί, ο αριθμός που υπολείπεται συμπληρώνεται αναλογικά από υποψήφιους των λοιπών κατηγοριών / ειδικοτήτων. Το δικαίωμα για εισαγωγή στις παραγωγικές Σχολές του Λ.Σ., από αυτούς που υπάγονται σε μία από τις κατηγορίες των εδαφίων α' και β' της παρούσας παραγράφου, ασκείται για μία και μόνο παραγωγική Σχολή του Λ.Σ."

16. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 6 του Κ.Π.Λ.Σ., όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 2 του ν. 3569/2007 (ΦΕΚ122 Α'), αναριθμείται από "γ'" σε "δ'".

17. Η περίπτωση β' της παραγράφου 5 του άρθρου 16 του Κ.Π.Λ.Σ., όπως προστέθηκε με την παράγραφο 5 του άρθρου ενάτου του ν. 3654/2009 (ΦΕΚ 57 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

"β) Σε περίπτωση μη πλήρωσης των θέσεων των ανώτατων Αξιωματικών της παραγράφου 1α (ββ), β', γ', θ' και ι' του άρθρου 14 για οποιονδήποτε λόγο, αυτές πληρώνονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Π.Λ.Σ., από Αξιωματικούς της παραγράφου 1 α (αα) του άρθρου 14 ανεξάρτητα της ύπαρξης κενών οργανικών θέσεων της κατηγορίας τους."

18. Στο άρθρο 19 του Κ.Π.Λ.Σ. προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

"5. Οι Αξιωματικοί των περιπτώσεων θ' και ι' του άρθρου 14 προάγονται με τη συμπλήρωση του προβλεπόμενου ελάχιστου χρόνου παραμονής στο βαθμό ανεξάρτητα από την ύπαρξη κενών οργανικών θέσεων."

19. Στο άρθρο 57 του Κ.Π.Λ.Σ. προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

"3. Οι προερχόμενοι από Λιμενοφύλακες απόφοιτοι Σχολής Δ.Υ.Λ.Σ., οι οποίοι κατατάχθηκαν το έτος 1996 ως Κελευστές Λ.Σ. και φέρουν το βαθμό του Ανθυπασπιστή, προάγονται αναδρομικά από 9.9.2009 στο βαθμό του Σημαιοφόρου Λ.Σ. με τη συμπλήρωση ενός έτους παραμονής στο βαθμό αυτό, ανεξαρτήτως ύπαρξης κενών οργανικών θέσεων στο βαθμό του Σημαιοφόρου και χωρίς δικαίωμα λήψης αναδρομικών αποδοχών. Ο χρόνος από 9.9.2009 και πλέον προσμετράται για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό, εφόσον αυτός προβλέπεται για την κατηγορία τους. Οι προαγόμενοι κατά τα ανωτέρω τίθενται στο τέλος της οικείας επετηρίδας κατά τη σειρά αρχαιότητας τους."

Άρθρο :17

Άρθρο 17

Τροποποίηση διατάξεων
του ν. 3569/2007

Η παράγραφος 15 του άρθρου 2 του ν. 3569/2007 (ΦΕΚ 122 Α΄) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"15. Οι διατάξεις των παραγράφων 3α του άρθρου 19, 7β του άρθρου 48,1ε και 1 στ του άρθρου 57, καθώς και των παραγράφων 1 α και 2 του άρθρου 59 του Κ.Π.Λ.Σ., εφαρμόζονται και για τους Αξιωματικούς, Ανθυπασιστές και Υπαξιωματικούς Λ.Σ. που προέρχονται από την Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος (Σ.Δ.Υ.Λ.Σ.), οι οποίοι είναι πτυχιούχοι Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα ή Κέντρου Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΚΑΤ.Ε.Ε.) ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.)."

Άρθρο :18

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο 18

Ρύθμιση θεμάτων
Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού

1. Στο Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού και στον Ειδικό Κλάδο Οικονομικής Ενίσχυσης Μεριματούχων Ναυτικού του Ειδικού Λογαριασμού Αλληλοβοήθειας Ναυτικού καταβάλλεται από τον Οίκο Ναύτου ποσοστό 3% επί του συνολικού ύψους των πληρωμών ιατρών, φαρμακοποιών, νοσοκομείων, διαγνωστικών και νοσηλευτικών ή θεραπευτικών κέντρων, ιατρικών εργαστηρίων, οπτικών και ορθοπεδικών καταστημάτων, που πραγματοποιούνται και έτος για τους ασφαλισμένους του, μέσω των παραρτημάτων του και των περιφερειακών του γραφείων.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Αμυνας, θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Προστασίας του Πολίτη κατανέμεται το ανωτέρω ποσό μεταξύ των προαναφερόμενων ταμείου και κλάδου και καθορίζεται η διαδικασία υπολογισμού και είσπραξης του. Με όμοια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ποσοστό που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο.

3. Στον Ειδικό Λογαριασμό Αλληλοβοήθειας Ναυτικού (Ε.ΛΟ.Α.Ν.) του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού αποδίδεται εφεξής ως έσοδο ποσοστό 3% επί των εισπράξεων των δικαιωμάτων πλοήγησης που προβλέπονται από την παρ. 43 του άρθρου 1 της 1329/1/29/02 απόφασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 801 Β΄).

Άρθρο :19

Άρθρο 19

Ρύθμιση θεμάτων Κέντρου Ελέγχου
Αποστολών λήψης και διανομής
δορυφορικών σημάτων κινδύνου

1. Οι υπηρεσίες ελέγχου αποστολών λήψης και διανομής δορυφορικών σημάτων κινδύνου, για θέματα έρευνας και διάσωσης, που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 6 του ν. 1844/1989 (ΦΕΚ 100 Α΄), παρέχονται από το Λιμενικό Σώμα και την Πολεμική Αεροπορία με τη συνδρομή και συνεργασία εμπλεκόμενων υπηρεσιών και φορέων μέσω του ομώνυμου Κέντρου Ελέγχου Αποστολών (Κ.Ε.Α) λήψης και διανομής δορυφορικών σημάτων κινδύνου. Διοικητής του Κ.Ε.Α. λήψης

και διανομής δορυφορικών σημάτων κινδύνου ορίζεται από τον Αρχηγό Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ανώτερος Αξιωματικός του Σώματος.

2. Με προεδρικό διάταγμα, που προτείνεται από τους Υπουργούς Εθνικής Αμυνας και Προστασίας του Πολίτη, ρυθμίζονται τα θέματα οργάνωσης και λειτουργίας του Κ.Ε.Α. λήψης και διανομής δορυφορικών σημάτων κινδύνου και τα καθήκοντα του υπηρετούντος στο Κέντρο προσωπικού ανά ειδικότητα. Για τη ρύθμιση των θεμάτων αυτών λαμβάνονται υπόψη εγχειρίδια και οδηγίες διεθνών οργανισμών, που είναι αρμόδιοι για θέματα λήψης και διαχείρισης συναγερμών κινδύνου, που εκπέμπονται από ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου, με χρήση επίγειων και δορυφορικών συστημάτων και σκοπό την υποβοήθηση του έργου της έρευνας και διάσωσης.

Άρθρο :20

Άρθρο 20

Τροποποίηση διατάξεων
του ν. 2932/2001

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου τέταρτου του ν. 2932/ 2001 (ΦΕΚ 145 Α`), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 25 του ν. 3153/2003 (ΦΕΚ 153 Α`), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία μέχρι τη 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελληνίας κυκλοφορίας για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20ή Φεβρουαρίου να συμπληρώσει ή να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωση του. Η αρμόδια Υπηρεσία ανακοινώνει με την προαναφερόμενη διαδικασία τις τροποποιήσεις αυτές μέχρι την 28η Φεβρουαρίου. Μετά την 31η Μαρτίου ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου. Η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται και στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη."

2. Η παράγραφος 5 του άρθρου τέταρτου του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α`), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 18 του ν. 3409/2005 (ΦΕΚ 273 Α`), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"5. Ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου επιβατηγού, επιβατηγού - οχηματαγωγού ή φορτηγού - οχηματαγωγού πλοίου που υποβάλλεται μετά την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, αν ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κριθεί ότι:

α) πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου τρίτου και

β) ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή με συμβάσεις του άρθρου όγδοου.

Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές.

Μετά το πέρας του χρόνου αυτού το πλοίο συνεχίζει τα δρομολόγια του σε γραμμή ή γραμμές για τις οποίες ο Υπουργός έχει ανακοινώσει τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, άλλως στην περίπτωση που δεν υποβάλει εμπρόθεσμη δήλωση το πλοίο δύναται να συνεχίσει στην ίδια γραμμή ή γραμμές, μέχρι να ενταχθεί στις διαδικασίες εμπρόθεσμης τακτικής δρομολόγησης.

Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου έκτου.

Στις περιπτώσεις α` και β` της παραγράφου 4 καλούνται οι πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολόγια τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών.

Αν εντός πέντε ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών."

3. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 7 του άρθρου δεύτερου του ν. 2932/2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες και τα καθήκοντα τους σχετίζονται με θέματα ασφαλείας, πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις."

Άρθρο :21

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο 21

Ρύθμιση θεμάτων Υπηρεσιακού
Συμβουλίου Πολιτικών Υπαλλήλων
του Υπουργείου Θαλάσσιων
Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας

1. Στο Υπηρεσιακό Συμβούλιο Υπαλλήλων του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας όταν κρίνονται θέματα αδιαβάθητου ανώτερου ή κατώτερου προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας, αντί των δύο αιρετών εκπροσώπων των μόνιμων υπαλλήλων του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, μετέχουν δύο αιρετοί εκπρόσωποι του ανώτερου ή δύο αιρετοί εκπρόσωποι του κατώτερου αδιαβάθητου προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας, κατά περίπτωση, οι οποίοι αναδεικνύονται κατόπιν εκλογικής διαδικασίας, με τους αναπληρωτές τους, για δύο χρόνια.

Οι αιρετοί εκπρόσωποι του προαναφερόμενου προσωπικού στο Υπηρεσιακό Συμβούλιο θα πρέπει να έχουν δωδεκαετή τουλάχιστον προϋπηρεσία σε Πλοηγικό Σταθμό.

2. Ως προς τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις εκλογής των παραπάνω αιρετών εκπροσώπων εφαρμόζονται, ξεχωριστά για κάθε κατηγορία προσωπικού, οι διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την ανάδειξη των αιρετών εκπροσώπων του μόνιμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικού στο Υπηρεσιακό Συμβούλιο Υπαλλήλων του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

3. Κατά την πρώτη εφαρμογή της παρούσας παραγράφου το χρονοδιάγραμμα διαδικασιών εκλογής των αιρετών εκπροσώπων θα καθορισθεί με απόφαση του Υπουργού Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και τα αιρετά μέλη που θα αναδειχθούν θα ορισθούν μέλη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου Υπαλλήλων του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, με θητεία που θα λήγει ταυτόχρονα με τη θητεία των λοιπών μελών αυτού.

Άρθρο :22

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :2

Άρθρο 22

Λοιπές διατάξεις

1. Ο βαθμός του Ναυάρχου Λ.Σ. εν αποστρατεία που προβλέπεται από τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 39 του Κ.Π.Λ.Σ., όπως προστέθηκε με την παρ. 8 του ένατου άρθρου του ν. 3654/2008 (ΦΕΚ 57 Α'), μπορεί να απονέμεται με την ίδια διαδικασία και στους Αρχηγούς του Λ.Σ. που αποστρατεύθηκαν πριν τις 3.4.2008, εφόσον οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλουν σχετική αίτηση εντός εξήντα ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

2. Στις οργανικές θέσεις των Αξιωματικών Λ.Σ. προστίθενται είκοσι πέντε θέσεις ειδικότητας Νομικού με μείωση ισάριθμων οργανικών θέσεων στο βαθμό του Σημαιοφόρου - Ανθυποπλοίαρχου της παραγράφου 1α (αα) του άρθρου 14 που κατανέμονται ως ακολούθως:

1) Ένας Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Νομικού.

2) Δύο Πλοίαρχοι Λ.Σ. Νομικού.

3) Τρεις Αντιπλοίαρχοι Λ.Σ. Νομικού.

4) Τέσσερις Πλωτάρχες Λ.Σ. Νομικού.

5) Δεκαπέντε Υποπλοίαρχοι - Ανθυποπλοίαρχοι Λ.Σ. Νομικού ενιαία.

3. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2α του άρθρου 20 του ν. 3153/2003 (ΦΕΚ 153 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

"2α. Πτυχιούχοι Σχολών Πανεπιστημιακού Τομέα κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών σε οικονομικά ή νομικά θέματα ηλικίας μέχρι τριάντα πέντε ετών, η οποία συμπληρώνεται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του έτους διενέργειας του διαγωνισμού, που έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις ή βρίσκονται νομίμως εκτός στρατεύματος, μπορεί να κατατάσσονται απευθείας στο Λ.Σ. χωρίς κατατακτήριες εξετάσεις με το βαθμό του Ανθυποπλοίαρχου Οικονομικού ή Νομικού, αντίστοιχα."

4. Στο τέλος της παραγράφου 6 του άρθρου 2 του ν. 2881/2001 (ΦΕΚ 16 Α') προστίθεται εδάφιο ως εξής:

"Η αληθής έννοια της παρούσας παραγράφου είναι ότι ο Οργανισμός μπορεί να προβαίνει ταυτόχρονα με ενιαίο διαγωνισμό σε εκποίηση ενός ή περισσότερων ναυαγίων και επικίνδυνων και επιβλαβών πλοίων που ανήκουν σε έναν ή διαφορετικούς ιδιοκτήτες, των οποίων οι κύριοι αρνούνται ή αδυνατούν να εκπληρώσουν την υποχρέωση τους."

5. Στα Ναυτικά Νοσοκομεία Αθηνών και Πειραιά, καθώς και στις υγειονομικές Υπηρεσίες Πολεμικού Ναυτικού μπορεί να υπηρετούν Αξιωματικοί Ιατροί Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ανάλογων ειδικοτήτων κατά βαθμό και θέση, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα σε κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Αμυνας και Προστασίας του Πολίτη.

Άρθρο :23

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο 23

Τελικές -
Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και οι Λιμενικές Αρχές αποτελούν Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λιμενικού

- 259 -

Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και εξακολουθούν να λειτουργούν και να ασκούν τις αρμοδιότητες τους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, εφόσον αυτές δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

2. Τα ακίνητα, τα χερσαία, πλωτά και εναέρια μέσα, ο οπλισμός, τα αρχεία και γενικά το κάθε μορφής υλικό και εξοπλισμός των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος περιέρχονται στις αντίστοιχες Υπηρεσίες του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 3 του π.δ. 127/ 2010 (ΦΕΚ 214 Α'). Ο τρόπος και η διαδικασία παράδοσης και παραλαβής αυτών καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και Προστασίας του Πολίτη.

3. Μέχρι την έκδοση των προεδρικών διαταγμάτων του άρθρου 14 εξακολουθούν να εφαρμόζονται για το προσωπικό, τις υπηρεσίες και τα λοιπά θέματα του άρθρου αυτού οι ισχύουσες για το Λιμενικό Σώμα διατάξεις.

4. Μέχρι την έκδοση των κανονιστικών αποφάσεων για θέματα που αφορούν αρμοδιότητες οργάνωσης και λειτουργίας Υπηρεσιών και μεταβίβασης αρμοδιοτήτων εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι ισχύουσες για το Λιμενικό Σώμα συναφείς διατάξεις.

5. Πόροι που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία και πιστώσεις που έχουν εγγραφεί στον Προϋπολογισμό για το Λιμενικό Σώμα μεταφέρονται με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου στους αντίστοιχους κωδικούς εσόδων - εξόδων του Ειδικού Φορέα "Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή". Στον ίδιο Φορέα μεταφέρονται και οι πιστώσεις που έχουν εγγραφεί βάσει των διατάξεων του ν. 3711/1955 στον κωδικό αριθμό εξόδων με την ονομασία "Ειδικά Απρόβλεπτα Εξοδα" του Προϋπολογισμού του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

6. Οπου στην κείμενη νομοθεσία αναφέρεται ο όρος Λιμενικό Σώμα για θέματα προσωπικού, υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων που δεν θίγονται με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, νοείται εφεξής Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή.

7. Οι Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ασκούν βάσει των εγκυκλίων διαταγών και οδηγιών τις αρμοδιότητες άλλων Υπουργείων που ανατίθενται σε αυτές δια του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού καθορίζονται οι αρμοδιότητες αυτές και ο τρόπος άσκησης τους.

8. Το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής που προέρχεται από το Λιμενικό Σώμα, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 3865/2010, εξακολουθεί να έχει ως κύριο φορέα ασφάλισης το Δημόσιο και ως φορείς επικουρικής ασφάλισης το Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού, που προβλέπεται από το π.δ. 21/1931 Οκτωβρίου 1932 (ΦΕΚ 387 Α') και το Ταμείο Αρωγής Λιμενικού Σώματος που προβλέπεται από το β.δ. 160/1970 (ΦΕΚ 44 Α'), όπου ασφαλιζόταν πριν τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. Τα θέματα υγειονομικής, νοσοκομειακής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης του ως άνω προσωπικού εξακολουθούν να διέπονται από τις διατάξεις που ισχύουν κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

9. Επιτρέπεται η απόσπαση προσωπικού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής για την άσκηση των αρμοδιοτήτων που έχουν υπαχθεί με την παράγραφο 1 του άρθρου 2 του π.δ. 127/2010 (ΦΕΚ 214 Α') στο Υπουργείο Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και αφορούν τις διευθύνσεις Λιμενικής Πολιτικής (Δ.Λ.Π.), Λιμενικών Υποδομών (Δ.Λ.Υ.), Θαλάσσιων Συγκοινωνιών (Δ.Θ.Σ.), Ναυτικής Εργασίας (Δ.Ν.ΕΡ.), Εκπαίδευσης Ναυτικών (Δ.ΕΚ.Ν.) και Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (Δ.Ν.Π.Α.), των Διευθύνσεων Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (Δ.Α.Ν.) και Λιμενικής Αστυνομίας κατά το μέρος των μεταφερόμενων τμημάτων, σύμφωνα με τις επί μέρους διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 1 του π.δ. 127/2010 της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Δ.Π.Θ.Π.) κατά το μέρος των μεταφερόμενων τμημάτων, σύμφωνα με τις επί μέρους διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 1 του π.δ. 127/2010 της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Πλοίων (Δ.Ε.Π.) κατά το μέρος των μεταφερόμενων τμημάτων, της Διεύθυνσης Κανονισμών και Εποπτείας Οργανισμών (Δ.Κ.Ε.Ο.), της Διεύθυνσης Ελέγχου Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Δ.Ε.Δ.Α.Π.Α.Ε.) κατά το μέρος των μεταφερόμενων τμημάτων, σύμφωνα με τις επί μέρους διατάξεις του άρθρου 2 παρ.

1 του π.δ. 127/2010 της Διεύθυνσης Παλλαϊκής Αμυνας και Πολιτικής Σχεδίασης Εκτακτης Ανάγκης (Δ.Ι.Π.Α.Μ. - Π.Σ.Ε.Α.) κατά το μέρος των μεταφερόμενων τμημάτων, σύμφωνα με τις επί μέρους διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 1 του π.δ. 127/2010 των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), των Κέντρων Επιμόρφωσης Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.), του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.) και των Πειθαρχικών Συμβουλιών Εμπορικού Ναυτικού (Π.Σ.Ε.Ν.), των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (Δ.Σ.Ε.Ν.), των Σχολών Σωστικών Πυροσβεστικών Μέσων (Σ.Σ.Π.Μ.), καθώς και των Υπηρεσιών Δημοσιονομικού Ελέγχου, Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, Επικοινωνίας και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, Εθιμοτυπίας, Δημοσίων Σχέσεων Πολιτιστικών Θεμάτων και Εκδηλώσεων, Νομικού Συμβούλου του Κράτους και Παρέδρου Ελεγκτικού Συνεδρίου. Οι αποσπάσεις πραγματοποιούνται με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και κατά παρέκκλιση των χρονικών ορίων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 20 του π.δ. 33/2009 (ΦΕΚ 50 Α'), και δεν μπορούν να υπερβαίνουν τη διετία. Το προσωπικό που αποσπάται επανέρχεται σταδιακά στην οργανική του θέση μέσα σε δύο έτη από της έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου. Το προσωπικό που αποσπάται στις ανωτέρω Υπηρεσίες, σε έκτακτες περιπτώσεις υπάγεται επιχειρησιακά στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

10. Σε παραρτήματα του Οίκου Ναύτου όπου δεν υπηρετεί προσωπικό του Φορέα αυτού ή δεν επαρκεί, επιτρέπεται η κάλυψη των λειτουργικών του αναγκών από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής που αποσπάται σε αυτά. Μέσα σε δύο έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου οι εν λόγω ανάγκες καλύπτονται από υπαλλήλους του ευρύτερου δημόσιου τομέα που μετατάσσονται στον Οίκο Ναύτου. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της μετάταξης και ο τρόπος και ο χρόνος παράδοσης των καθηκόντων.

11. Το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας (Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ.) που υπηρετεί στις Διευθύνσεις Πληροφορικής Νέων Τεχνολογιών (Δ.Π.Ν.Τ.) και Οικονομικών Υπηρεσιών (Δ.Ο.Υ.), που μεταφέρθηκαν με το π.δ. 127/2010 (ΦΕΚ 214 Β') στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, διατηρεί την οργανική του θέση στο Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ. και παραμένει ως αποσπασμένο στις ανωτέρω Υπηρεσίες, έως τη σύσταση αντίστοιχων υπηρεσιών στο Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ. και πάντως για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο του ενός έτους από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

12. Οι πολιτικοί υπάλληλοι του Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ. που υπηρετούν σε Υπηρεσίες του Υπουργείου, οι οποίες με την έκδοση του παρόντος νόμου υπάγονται πλέον στο Αρχηγείο Ελληνικής Ακτοφυλακής, εκτός των Υπηρεσιών της προηγούμενης παραγράφου, μπορούν να δηλώσουν εντός έτους από την έκδοση του παρόντος, εάν επιθυμούν να διατηρήσουν την οργανική τους θέση στο Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΛ., για στελέχωση των κεντρικών ή περιφερειακών υπηρεσιών ή παραρτημάτων του Οίκου Ναύτου.

13. Για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής που κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου υπηρετεί στις προαναφερόμενες υπηρεσίες εκδίδονται αποφάσεις αποσπάσεων.

14. Θέματα που αφορούν το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, τα οποία δεν ρυθμίζονται από αυτόν το νόμο, εξακολουθούν να διέπονται από τις διατάξεις που ίσχυαν για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

15. Από την έναρξη εφαρμογής του παρόντος νόμου τις θέσεις του Αρχηγού, του Υπαρχηγού και του Επιτελάρχη του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, που προβλέπονται από το άρθρο 10, καταλαμβάνουν ο Αρχηγός Λ.Σ., ο αρχαιότερος Υπαρχηγός Λ.Σ. και ο νεότερος Υπαρχηγός Λ.Σ., αντίστοιχα.

16. Στην πάγια προκαταβολή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής περιλαμβάνονται και οι εκκρεμείς δαπάνες της Παγίας Προκαταβολής του πρώην Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) κατά το διάστημα υπαγωγής του Λιμενικού Σώματος σε αυτό, οι οποίες αφορούν στην κάλυψη των λειτουργικών αναγκών των Υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν. και των εξόδων του προσωπικού του Λ.Σ. μέσω αυτής. Η Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη

είναι αρμόδια για τον έλεγχο των σχετικών δικαιολογητικών και εκκαθάριση των εκκρεμών δαπανών που αφορούν στη λειτουργία της Πάγιας Προκαταβολής κατά το διάστημα υπαγωγής του Λ.Σ. στο Υ.Ε.Ν..

Άρθρο :24

Άρθρο 24

Διατηρούμενες διατάξεις

1. Διατηρούνται σε ισχύ διατάξεις που προβλέπουν:

α. Τους πόρους για τους κύριους και επικουρικούς φορείς ασφάλισης του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

β. Την έκδοση κανονιστικών πράξεων για τη ρύθμιση θεμάτων προσωπικού, υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής που δεν ρυθμίζονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

2. Διατηρείται σε ισχύ κάθε διάταξη που μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου ρύθμιζε θέματα του Λιμενικού Σώματος και ιδίως των υπηρεσιών, των αρμοδιοτήτων και του προσωπικού του και δεν αντίκειται στις διατάξεις του νόμου αυτού.

Άρθρο :25

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Άρθρο 25

Στο άρθρο 14 του ν. 3907/2011 (ΦΕΚ 7 Α`) προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

"3. Κατ' εξαίρεση για τις ανάγκες εγκατάστασης των Κέντρων ή Μονάδων Πρώτης Υποδοχής, καθώς και των Υπηρεσιών Ασύλου επιτρέπεται η αλλαγή χρήσης υφιστάμενων κτηρίων σε εκτός σχεδίου περιοχές, κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων γης. Σε περιπτώσεις ιδιωτικών μισθούμενων ακινήτων, η παρέκκλιση θα ισχύει όσο διαρκεί η ως άνω νέα χρήση.

Για τις ίδιες ως άνω ανάγκες εγκατάστασης επιτρέπεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις, λόγω επείγουσας και επιτακτικής ανάγκης και εθνικού συμφέροντος, είτε σε εκτός σχεδίου γήπεδα του Δημοσίου είτε στα γήπεδα των προαναφερόμενων ιδιωτικών μισθούμενων ακινήτων εφόσον διαθέτουν επαρκή έκταση, η τοποθέτηση ή ανέγερση προκατασκευασμένων εγκαταστάσεων, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων της εκτός σχεδίου πόλης και εκτός ορίων οικισμών δόμησης.

Για την εγκατάσταση των παραπάνω εγκαταστάσεων το ελάχιστο εμβαδόν γηπέδου είναι 4.000 τετραγωνικά μέτρα. Το συνολικό ποσοστό κάλυψης του γηπέδου δεν μπορεί να ξεπερνά το τριάντα τοις εκατό (30%) ενώ ο συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του 0,5. Σε κάθε περίπτωση η συνολική δομούμενη επιφάνεια δεν μπορεί να ξεπερνά τα 5.000 τετραγωνικά μέτρα.

Και στην περίπτωση αυτή η παρέκκλιση θα ισχύει όσο διαρκεί η ως άνω νέα χρήση, οι δε εγκαταστάσεις θα έχουν προσωρινό χαρακτήρα και θα απομακρύνονται, δεν μπορούν δε να χρησιμοποιηθούν για άλλο σκοπό.

Για την αλλαγή χρήσης και τις κατασκευές αυτές δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας αλλά έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας.

Με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος,

Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται, για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ανέγερσης νέων εγκαταστάσεων, οι όροι και περιορισμοί δόμησης και τυχόν ειδικότεροι όροι για τις εγκαταστάσεις, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της παραγράφου αυτής. Η απόφαση αυτή επέχει θέση έγκρισης εργασιών μικρής κλίμακας. Επίσης, επέχει θέση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για τη λειτουργία των εγκαταστάσεων στις περιπτώσεις που οι εγκαταστάσεις εξυπηρετούνται από υφιστάμενα δίκτυα υποδομών. Με την ίδια απόφαση εγκρίνονται οι περιβαλλοντικοί όροι όταν οι εγκαταστάσεις δεν εξυπηρετούνται από υφιστάμενα δίκτυα υποδομών.

Οι κατά τα ανωτέρω χώροι και οι εγκαταστάσεις επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται και ως χώροι κράτησης, που προβλέπονται στο άρθρο 31."

Άρθρο :26

Άρθρο 26

Εναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεση του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 3 Μαρτίου 2011

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΛΟΥΚΙΑ - ΤΑΡΣΙΤΣΑ ΚΑΤΣΕΛΗ

ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ,
ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 4 Μαρτίου 2011

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

ΝΔ 187/1973: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (38343)

Άρθρο :141

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :16

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 83

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β΄
Διοικητική Αστυνομία**Γενικαί αρμοδιότητες Διοικητικής Αστυνομίας
Άρθρον 141.

Αι Λιμενικαί Αρχαί, εν τη ενασκήσει της αστυνομικής αρμοδιότητος:

α) ρυθμίζουν την κίνησιν, την στάθμευσιν, την μεθόρμισιν και την αγκυροβολίαν, την ασφάλειαν, υγιεινήν, καθαριότητα και την τάξιν εν γένει εν τη περιφερεία των. Εις τους λιμένας ένθα εδρεύει Οργανισμός επιφορτισμένος με την πλήρη οικονομικήν εκμετάλλευσιν του λιμένος, απαιτείται συνεννόησις μετά τούτου διά την στάθμευσιν, μεθόρμισιν και αγκυροβολίαν των καταπλεόντων προς φόρτωσιν ή εκφόρτωσιν φορτηγών πλοίων,

β) ρυθμίζουν πάσαν εν γένει εργασίαν, εξαιρουμένων των εργασιών, των οποίων δυνάμει της υφισταμένης νομοθεσίας, οι όροι και αι συνθήκαι διεξαγωγής ως και τα τιμολόγια ρυθμίζονται υπό των κατά λιμένας Επιτροπών Ρυθμίσεως Φορτοεκφορτωτικών Εργασιών. Εις τους λιμένας ένθα εδρεύει Οργανισμός επιφορτισμένος με την πλήρη οικονομικήν εκμετάλλευσιν του λιμένος, τα των εν γένει εργασιών ρυθμίζουν οι εν λόγω Οργανισμοί πλήν των ναυτιλιακών τοιούτων, ρυθμιζομένων υπό των Λιμενικών Αρχών,

γ) προνοούν ίνα διατηρηθή ο λιμήν εκ καλή καταστάσει προς εξασφάλισιν της προσορμίσεως των πλοίων και της ελευθέρας χρησιμοποιήσεως αυτού,

δ) ασκούν κατά τα εν τω οικείω κανονισμώ οριζόμενα, υγειονομικά καθήκοντα, εφ' όσον εν τη περιφερεία αυτών δεν υφίσταται ιδιαίτερα υγειονομική υπηρεσία λιμένος,

ε) παρακολουθούν της εφαρμογήν των εκάστοτε ισχυουσών διατάξεων περί αρχαιοτήτων και της περί Δημοσίων Κτημάτων Νομοθεσίας, περί τουριστικών πλοίων, τουριστικής εμφανίσεως των λιμένων και παραλίων και του θαλασσίου τουρισμού εν γένει, ως και των αγορανομικών διατάξεων, εντός της εδαφικής ζώνης της αστυνομουμένης υπ' αυτών και εντός των πλοίων,

στ) ασκούν πάσαν άλλην αρμοδιότητα ανατιθεμένην δι' ειδικών νόμων εις Αστυνομικάς Αρχάς, διά τας εν τη περιοχή δικαιοδοσίας αυτών λαμβανούσας χώραν πράξεις.



Μέγεθος Γραμμάτων -

ΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

3079/2002: Κώδικας Προσωπικού Λιμενικού Σώματος. (Βλ.άρθρο 0) (318737)

άρθρο :127

ατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 15

Άρθρο 127

Ίδρυση, κατάργηση, μετάταξη Λιμενικών Αρχών και αρμοδιότητες αυτών

(Άρθρο 13 παράγραφος 1 του Ν. 672/1977, άρθρο 11 του Ν. 2329/1995 και Ν. 2504/1953)

1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να ιδρύονται και να καταργούνται τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία, καθώς και οι υπαγόμενοι σ' αυτά Λιμενικοί Σταθμοί, να ορίζεται η περιοχή δικαιοδοσίας τους, καθώς και η τυχόν μετάταξη τους σε ανώτερη τάξη.

2.α) Με όμοια προεδρικά διατάγματα μπορεί να ιδρύονται Λιμενικά Τμήματα στο λιμένα της έδρας ή της περιφέρειας των Κεντρικών Λιμεναρχείων, Λιμεναρχείων και Υπολιμεναρχείων, τα οποία διακρίνονται με τα κεφαλαία στοιχεία του Ελληνικού αλφάβητου, με τη χρονολογική σειρά ιδρύσεώς τους και να καθορίζεται

η έδρα και η περιφέρεια αρμοδιότητάς τους. Τα Λιμενικά Τμήματα εξαρτώνται διοικητικά από τον Προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής και τελούν υπό τις διαταγές του.

β) Οι Διοικητές των Λιμενικών Τμημάτων ή οι νόμιμοι αναπληρωτές τους ασκούν στην περιφέρειά τους τις αρμοδιότητες που ορίζονται στο προεδρικό διάταγμα ίδρυσης. Δεν έχουν εξουσία για την έκδοση Κανονισμών Λιμένα, οι οποίοι δίδονται από τον Προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής και έχουν εφαρμογή στις περιφέρειες της αρμοδιότητάς τους.

γ) Οι Διοικητές των Λιμενικών Τμημάτων και το προσωπικό αυτών ασκούν στην περιοχή αρμοδιότητάς τους καθήκοντα γενικού ανακριτικού υπαλλήλου σύμφωνα με

την ισχύουσα νομοθεσία.

δ) Οι επιθεωρήσεις των Λιμενικών Τμημάτων γίνονται σύμφωνα με τον εκάστοτε ισχύοντα κανονισμό επιθεωρήσεως Λιμενικών Αρχών.

3. Τα Λιμενικά Τμήματα έχουν τη σφραγίδα των Λιμενικών Αρχών, που φέρει κυκλικά στο πάνω μέρος τον τίτλο της Λιμενικής Αρχής και στο κάτω μέρος τον τίτλο του κάθε Τμήματος.

ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 63 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:

- 266 -

+ Μέγεθος Γραμμάτων -

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

N 103/1975: Εφάπαξ χρηματικό βοήθημα συνταξ/νων υπαλλήλων ΝΠΔΔ.Βλ.Άρθρο 0 (31866)

Άρθρο :0

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 3

Νόμος 103 της 6/8.8.1975: Περί καταβολής εφ' άπαξ χρηματικού βοηθήματος εις τους εκ της υπηρεσίας αποχωρούντας λόγω συνταξιοδότησεως υπαλλήλους Ν.Π.Δ.Δ. απάσης της Χώρας.- (Α' 167).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Οι διατάξεις του Ν. 103/75 επεκτάθηκαν και επί του τακτικού προσωπικού του Κλάδου Συντάξεων Κοινοτικών Υπαλλήλων, διά του Π.Δ. 268/1978 (Α' 59), καθώς και επί των τακτικών υπαλλήλων του Ταμείου Προνοίας Εργατών Κομιστικής Υπηρεσίας Οργανισμού Λιμένος Θεσ/νίκης διά του Π.Δ. 270/1978 (Α' 59).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Κατά το άρθρο 6 παρ.1 του Ν. 1057/1980 (Α 152):" Εις τους κατά την δημοσίευσιν του Ν. 993/1979 υπηρετούντας επί συμβάσει ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλους, οι οποίοι είχαν υπαχθή εις τας διατάξεις του Ν. 103/1975, παρέχεται, υπό τους όρους και τας προϋποθέσεις του νόμου τούτου, ως νυν ισχύει, το υπ' αυτού προβλεπόμενον εφ' άπαξ χρηματικόν βοήθημα, τη αιτήσεϊ των, υποβαλλομένη εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών μηνών από της δημοσιεύσεως του παρόντος. Οι αιτούντες υποχρεούνται εις την συνέχισιν καταβολής της προβλεπομένης υπό του Ν. 103/1975 κρατήσεως επί του συνόλου των τακτικών αποδοχών και των πάσης φύσεως αμοιβών και απολαυών των, από της 21ης Δεκεμβρίου 1979. Εις τους υπαλλήλους τούτους δεν καταβάλλεται η υπό των διατάξεων του άρθρου 49 του Ν. 993/1979 προβλεπομένη αποζημίωσις. Αι διατάξεις της προηγουμένης παραγράφου έχουν ανάλογον εφαρμογήν και επί υπαλλήλων αποχωρησάντων ή απολυθέντων εκ της υπηρεσίας, από 21ης Δεκεμβρίου 1979 και εφεξής. Το εφ' άπαξ χρηματικόν βοήθημα εν τη περιπτώσει ταύτη συμψηφίζεται με την ληφθείσαν αποζημίωσιν του άρθρου 49 του Ν. 993/1979 και καταβάλλεται η τυχόν προκύπτουσα διαφορά".

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Η προβλεπομένη υπό της παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1057/1980 κράτησις των υπαγομένων υπαγομένων εις το καθεστώς του Ν. 103/1975 επί εργασίας Ιδιωτικού δικαίου υπαλλήλων ισούται προς την εκάστοτε καταβαλλομένην κράτησιν υπό των ομοιοβάθμων των μονίμων υπαλλήλων" δια την αυτήν αιτίαν (άρθρ. 12 του Ν. 1066/1980, ΦΕΚ Α 183).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: "Όπου εν τω νόμω 103/1975 προβλέπεται καταβολή χρηματικών ποσών υπό των Ν.Π.Δ.Δ. εις τους κατά τας διατάξεις αυτού δικαιούχους, είτε προς συμπλήρωσιν του εφ' άπαξ χρηματικού βοηθήματος είτε ως συμπληρωματικόν βοήθημα, κατά το υπολειπόμενον της υπό τούτου οριζομένης αποζημιώσεως ποσόν, αυτή προκειμένου περι τακτικών υπαλλήλων των Κεφαλαίων Αποζημιώσεως

Φορτοεκφορτωτών (ΚΑΦ) ενεργείται υπό του Λογαριασμού Προστασίας Φορτοεκφορτωτών Λιμενεργατών (Λ.Π.Φ.Λ.), εφ' όσον υφίσταται οικονομική αδυναμία του οικείου Κεφαλαίου (ΚΑΦ) μετά πρότασιν της Διοικούσης Επιτροπής (Δ.Ε.) αυτού, διαπιστωμένη δι' ητιολογημένης αποφάσεως του Υπουργού Εργασίας". (άρθρ. 4 του Ν. 1082/1980, ΦΕΚ Α 250).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά το άρθρο 1 του ΠΔ 1360/1981 (Α 338):

"Οι τακτικοί υπάλληλοι του Ταμείου Προνοίας Δικηγόρων Αθηνών, που είναι υποχρεωτικά ασφαλισμένοι σ' αυτό και παίρνουν εφ' άπαξ βοήθημα, όταν συνταξιοδοτηθούν δικαιούνται, εφόσον το βοήθημα αυτό ή οι επιστρεφόμενες εισφορές υπολείπονται της αποζημίωσης που προβλέπεται από το Ν.103/75, όπως αυτός τροποποιήθηκε με το Ν.854/78 να πάρουν από το Ταμείο Προνοίας Δικηγόρων Αθηνών τη διαφορά που προκύπτει μεταξύ του εφ' άπαξ βοηθήματος ή των εισφορών που επιστρέφονται από το Ταμείο αυτό και της αποζημίωσης που καθορίζεται από το Νόμο 103/75". Για τους τακτικούς υπαλλήλους που αναφέρονται ως άνω στο άρθρο 1 του Δ/τος αυτού εφαρμόζονται και οι άλλες διατάξεις του Ν.103/75 όπως αυτές τροποποιήθηκαν και ισχύουν.

(άρθρο 3 Π.Δ.1360/1981 (Α 338)).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Περί επεκτάσεως των διατάξεων του Ν. 103/1975 και στο τακτικό υγειονομικό προσωπικό του Γενικού Νοσοκομείου Νεαπόλεως-Κρήτης: Βλ. ΠΔ 91/1982 (Α 12).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά το άρθρο μόνο της ΥΑ 2020659/2547/0022/27.3-10.4.1997 (ΦΕΚ Β'285), το ανώτατο όριο του εφάπαξ βοηθήματος του Ν. 103/75 δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των τεσσάρων εκατομμυρίων εκατόν σαράντα επτά χιλιάδων διακοσίων δρχ.(4.147.200), ήτοι ποσοστό αύξησης 8%.

Η απόφαση αυτή, αφορά τους υπαλλήλους των οποίων η αποχώρηση από την υπηρεσία συντελείται μετά τις 30.6.1996.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά την Υ.Α. Ε. 16149 της 10.12.86, (ΟΙΚ), η οποία κυρώθηκε διά του άρθρου 48 παρ. 1 εδ. ιγ' του Ν. 1731/1987 (Α' 161): "Ορίζουμε ότι οι διατάξεις της περ. γ' της παρ. 3 του άρθρου 40 του ΝΔ 3323/1955 ισχύουν ανάλογα και στα εφάπαξ βοηθήματα που χορηγούνται σύμφωνα με τους Ν. 4153/1961, ΑΝ 513/1968, Ν. 103/1975 και Ν. 303/1976. Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από τότε που άρχισε η ισχύς των διατάξεων της παρ. 7 του άρθρου 2 του Ν. 1249/1982".

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Περί καταβολής συμπληρωματικού εφάπαξ βοηθήματος του Ν. 103/1975, στους τακτικούς υγειονομικούς υπαλλήλους του Π.Ι.Κ.Π.Α., οι οποίοι είναι ασφαλισμένοι στο Τ.Σ.Α.Υ., βλ. άρθρο 19 του Ν. 1976/1991 (Α' 184).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σύμφωνα με άρθρ. εικοστό ένατο παρ 1 Ν.2932/2001, ΦΕΚ Α' 145, "1. Ο προβλεπόμενος από τις διατάξεις του ν. 103/1975 (ΦΕΚ 167 Α'), όπως ισχύει, λογαριασμός, που τηρούσαν τα Λιμενικά Ταμεία για τη λήψη εφάπαξ βοηθήματος των υπαλλήλων τους, διατηρείται μετά τη μετατροπή τους σε Α.Ε. και εφαρμόζεται, όπως ισχύει κάθε φορά, και μέχρι την αποχώρηση όλων των υπηρετούντων κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού υπαλλήλων, οπότε και καταργείται αυτοδικαίως."

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Σύμφωνα με τα εδάφια α' και β' της παρ.9 του άρθρου 4

268-

του Ν.3075/2002 (Α' 297) ορίσθηκαν τα ακόλουθα:

α. Το τακτικό προσωπικό, που υπηρετεί στο Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας (Τ.Ε.Ο.) κατά το χρόνο της μετατροπής του σε ανώνυμη εταιρεία, εξακολουθεί να διέπεται από το ασφαλιστικό καθεστώς κύριας, επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας, καθώς και υγειονομικής περίθαλψης που είχε πριν την εν λόγω μετατροπή και συγχώνευση του Τ. Ε. Ο. και της εταιρείας Ελληνικοί Αυτοκινητόδρομοι Α. Ε. σε ανώνυμη εταιρεία Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και όλη η εφεξής υπηρεσία του προσωπικού αυτού στην Ανώνυμη Εταιρεία από τη σύστασή της θεωρείται ως πραγματική συντάξιμη υπηρεσία που διανύθηκε στο πρώην Τ.Ε.Ο. (Ν.Π.Δ.Δ.).

β. Ο λογαριασμός του Ν.103/1975, που ετηρείτο από το Ν.Π.Δ.Δ. για τη λήψη εφάπαξ βοηθήματος των υπαλλήλων του, διατηρείται και μετά τη μετατροπή του σε

ανώνυμη εταιρεία και διέπεται από την κείμενη νομοθεσία, όπως κάθε φορά ισχύει Ο ειδικός αυτός λογαριασμός διατηρείται μέχρι την αποχώρηση όλων των υπαλλήλων από την υπηρεσία, οπότε και καταργείται αυτοδικαίως. Οι διατάξεις της περίπτωσης αυτής έχουν εφαρμογή και για τους μόνιμους υπαλλήλους του τέως

Τ.Ε.Ο., οι οποίοι κατά τη μετατροπή του σε Α.Ε. είχαν ήδη μεταταγεί σε άλλες υπηρεσίες και είτε είχαν διατηρήσει το παλιό ασφαλιστικό καθεστώς και τη συνέχιση της ασφάλισής τους στο καθεστώς του Ν. 103/1975 είτε είχαν εξαιρεθεί

από τις διατάξεις του νόμου αυτού, διατήρησαν όμως το δικαίωμά τους για τμηματική καταβολή του εφάπαξ βοηθήματος κατά τη συνταξιοδότησή τους."

*****ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Σύμφωνα με τα εδάφια α' και β' της παρ.10 του άρθρου 4 του Ν.3075/2002 (Α' 297) ορίσθηκαν τα ακόλουθα:

α. Το τακτικό προσωπικό που υπηρετούσε στα πρώην Ν.Π.Δ.Δ. λιμενικά ταμεία Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Ν. Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφήνας κατά το χρόνο της μετατροπής τους με το

Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α) σε ανώνυμες εταιρίες, εξακολουθεί να διέπεται από το

ασφαλιστικό καθεστώς κύριας, επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας, καθώς και υγειονομικής περίθαλψης που είχε πριν την κατά τα άνω μετατροπή και όλη η εφεξής υπηρεσία του προσωπικού αυτού στις ανώνυμες εταιρίες από τη σύστασή τους θεωρείται ως πραγματική συντάξιμη υπηρεσία που διανύθηκε στα πρώην λιμενικά ταμεία (Ν.Π.Δ.Δ.).

β. Ο λογαριασμός του Ν.103/1975, που ετηρείτο από τα Ν.Π.Δ.Δ. για τη λήψη εφάπαξ βοηθήματος των υπαλλήλων του, διατηρείται και μετά τη μετατροπή τους σε ανώνυμες εταιρίες και διέπεται από την κείμενη νομοθεσία, όπως ισχύει κάθε

φορά. Ο ειδικός αυτός λογαριασμός διατηρείται μέχρι την αποχώρηση όλων των υπαλλήλων από την υπηρεσία, οπότε και καταργείται αυτοδικαίως. Οι διατάξεις της περίπτωσης αυτής έχουν εφαρμογή και για τους μόνιμους υπαλλήλους των πρώην λιμενικών ταμείων, οι οποίοι κατά τη μετατροπή των ταμείων αυτών σε Α.Ε. είχαν ήδη μεταταγεί σε άλλες υπηρεσίες και είτε είχαν διατηρήσει το παλιό ασφαλιστικό καθεστώς και τη συνέχιση της ασφάλισής τους στο καθεστώς του Ν.103/1975 είτε είχαν εξαιρεθεί από τις διατάξεις του νόμου αυτού, διατήρησαν όμως το δικαίωμά τους για τμηματική καταβολή του εφάπαξ βοηθήματος

κατά τη συνταξιοδότησή τους."

*****ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Σύμφωνα με το εδάφιο β' της παρ.13 του άρθρου 4 του Ν. 3075/2002 (Α' 297) ορίζονται τα ακόλουθα:

"Οι διατάξεις του άρθρου 11 του Ν.Δ. 4277/1962 (ΦΕΚ 191 Α'), όπως αυτές ισχύουν κάθε φορά, έχουν εφαρμογή και για το υπαγόμενο στον κλάδο συντάξεων του Ι.Κ.Α., καθώς και για το εφεξής προσλαμβανόμενο τακτικό προσωπικό του Ταμείου Επικουρικής Ασφάλισης Δημοσίων Υπαλλήλων.

Το εφεξής προσλαμβανόμενο προσωπικό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 39 του Ν. 2084/1992, όπως αυτές ισχύουν κάθε φορά, προκειμένου για νέους ασφαλισμένους υπάγεται για επικουρική ασφάλιση στο Τ.Ε.Α.Δ.Υ. και για παροχή εφάπαξ βοηθήματος στο καθεστώς του Ν. 103/1975."

***** Βλ. άρθρ.10 παρ.9 Ν.3207/2003 σχ. με χορήγηση του εφάπαξ βοηθήματος**

του παρόντος στους μονίμους υπαλλήλους που υπηρετούσαν στο
" Αρμα Θέσπιδος"

*** Βλ. άρθρ.58 παρ.4 Ν.3518/2006, Α' 272/21.12.2006 σύμφωνα με το οποίο
"Οι μόνιμοι υπάλληλοι της πρώην Επιτροπής Δημοσίων Κήπων και
Δενδροστοιχιών, οι οποίοι υπήγοντο στο καθεστώς του ν. 103/1975 για τη λήψη
εφάπαξ βοηθήματος και αυτοδίκαια μετατάχθηκαν στο Δήμο Αθηναίων με τις
διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 25 του ν.3274/2004, εξακολουθούν να
υπάγονται, με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις στο καθεστώς του ν.
103/1975, όπως αυτός ισχύει, και μετά τη μεταφορά τους στο Δήμο αυτόν, εφόσον

επιλέξουν να διατηρήσουν το ασφαλιστικό καθεστώς που είχαν αντί αυτού στο
οποίο αυτοδίκαια ασφαλιζονται....."

*** ΠΡΟΣΟΧΗ: Βλ. και άρθρο 133 Ν.3655/2008,
ΦΕΚ Α 58/3.4.2008, με την παρ.3Α του οποίου ορίζεται ότι:
"Οι μόνιμοι υπάλληλοι των καταργούμενων φορέων με τον παρόντα νόμο, οι
οποίοι υπήγοντο μέχρι 31.12.2005 στο καθεστώς του ν.103/1975 (ΦΕΚ 167 Α'),
διατηρούν τα δικαιώματά τους που απορρέουν από το νόμο αυτόν και λαμβάνουν
το αναλογούν εφάπαξ βοήθημα από το νέο εργασιακό τους φορέα".

Άρθρο :1

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :90

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1

Προισχύσασες μορφές άρθρου :4

Άρθρον 1.

"1. Στους τακτικούς υπαλλήλους των Ν.Π.Δ.Δ., που δεν υπάγονται στην
ασφάλιση Ταμείου Πρόνοιας ή κλάδου Πρόνοιας ή στον α.ν.513/1968 (ΦΕΚ
186 Α') " Περί καταβολής αποζημίωσης εις τους εκ υπηρεσίας
αποχωρούντες λόγω συνταξιοδότησεως υπαλλήλους Ν.Π.Δ.Δ. αρμοδιότητας
Υπουργείου Γεωργίας " που αποχωρούν ή απολύονται από την υπηρεσία και
δικαιούνται σύνταξη γήρατος ή αναπηρίας καταβάλλεται από τα νομικά
πρόσωπα από τα οποία αποχωρούν ή απολύονται αυτοί, αναλόγως των ετών
της υπηρεσίας τους, εφάπαξ χρηματικό βοήθημα υπολογιζόμενο επί των
τακτικών αποδοχών τους κατά τον εξής τρόπο:

ΧΡΟΝΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ		ΠΟΣΟ ΒΟΗΘΗΜΑΤΟΣ	
2 μηνών - 1 έτους		1 μηνός αποδοχές	
άνω του έτους		2 μηνών	"
4 ετών συμπληρωμένων- 6 ετών		3	" "
6 "	" - 8 "	4 "	"
8 "	" -10 "	5 "	"
10 "	"	6 "	"
11 "	"	7 "	"
12 "	"	8 "	"
13 "	"	9 "	"
14 "	"	10 "	"
15 "	"	11 "	"
16 "	"	12 "	"
17 "	"	13 "	"
18 "	"	14 "	"
19 "	"	15 "	"
20 "	"	16 "	"
21 "	"	17 "	"
22 "	"	18 "	"
23 "	"	19 "	"
24 "	"	20 "	"
25 "	"	21 "	"
26 "	"	22 "	"

ισχύος του παρόντος δικαιούνται του εφ' άπαξ χρηματικού βοηθήματος εφ' όσον καταβάλλουν ως συμπληρωματική εισφορά την υπό του άρθρου 2 του παρόντος προβλεπομένην κράτησιν δια το χρονικόν διάστημα από της εξόδου των μέχρι τέλους της πενταετίας.

Δια τον υπολογισμόν του συνολικού ποσού της συμπληρωματικής εισφοράς λαμβάνεται υπ' όψιν, δι' έκαστον μήνα, το καταβληθέν ποσόν δια κράτησιν του τελευταίου προ της αποχωρήσεως μηνός.

Η κατά το προηγούμενον εδάφιον συμπληρωματική εισφορά εξοφλείται διά συμψηφισμού προς το δικαιούμενον εφ' άπαξ χρηματικόν βοήθημα".

***Η παρ. 3 του άρθρου 1 αντικαταστάθηκε ως άνω αφ' ης ίσχυσε, διά του άρθρου 5 παρ. 1 του Ν. 854/1978 (Α 236).

(4).***Η αρχική παρ. 4 του άρθρου 1 καταργήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 765/1978 (ΦΕΚ Α 49).

"4. Αι διατάξεις του παρόντος δεν εφαρμόζονται ωσαύτως επί των δικαιουμένων παρά του εξ ου αποχωρούν ή απολύονται Ν.Π.Δ.Δ. ετέρου εφ' άπαξ χρηματικού βοηθήματος ή αποζημιώσεως εφ' όσον καταβάλλονται βάσει των καθ' οιονδήποτε τρόπον εκδοθέντων και εφαρμοζομένων διατάξεων νόμων, κανονιστικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων, ασφαλιστικάί εισφοραί διά την χορήγησιν των εν λόγω παροχών".

***Η ως άνω νέα παράγραφος 4 προστέθηκε στο άρθρο 1, διά του άρθρου 5 παρ. 2 του Ν. 854/1978 (Α 236).

"5α. Τακτικοί υπάλληλοι των Ν.Π.Δ.Δ., που υπάγονται στο καθεστώς του ν. 103/1975 μπορούν να αναγνωρίσουν τον μετά την 1.10.75 χρόνο της πάσης φύσεως συντάξιμης υπηρεσίας τους που διανύθηκε στο νομικό πρόσωπο στο οποίο υπηρετούν ή σε άλλο Ν.Π.Δ.Δ. ή στο Δημόσιο, εφόσον δεν ήταν ασφαλισμένοι σε Ταμείο ή Λογ/σμό Πρόνοιας για την υπηρεσία τους αυτή, με την καταβολή της προβλεπόμενης, από το άρθρο 2 του νόμου αυτού, εισφοράς.

Η παραπάνω εισφορά υπολογίζεται στις τακτικές αποδοχές (Μισθολογικό κλιμάκιο + χρονοεπίδομα + Α.Τ.Α.) του χρόνου υποβολής της σχετικής αίτησης, το δε ποσό του εξαγοραζόμενου χρόνου εξοφλείται σε μηνιαίες δόσεις που καθορίζονται από το Δ.Σ. του Ν.Π.Δ.Δ. ο αριθμός των οποίων δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των αναγνωριζόμενων μηνών.

β. Σε περίπτωση εξαγοράς ολόκληρου του παραπάνω χρόνου, για τον υπολογισμό του εφάπαξ βοηθήματος, λαμβάνεται υπόψη και όλος ο χρόνος της συντάξιμης υπηρεσίας που διανύθηκε πριν την 1.10.75 στο νομικό πρόσωπο, από το οποίο αποχωρεί ο υπάλληλος, καθώς και στο Δημόσιο και σε άλλους οργανισμούς (Ν.Π.Δ.Δ.), άλλως λαμβάνεται υπόψη μόνο ο χρόνος υπηρεσίας του υπαλλήλου από την υπαγωγή του στις διατάξεις του ν. 103/1975 και μετά, προσμετρούμενου και του τυχόν χρόνου υπηρεσίας ή προυπηρεσίας η οποία έχει αναγνωρισθεί και εξαγορασθεί.

6. Σε περίπτωση που ο υπάλληλος κατά το χρόνο της εξόδου του από την υπηρεσία δεν έχει τις προϋποθέσεις, που απαιτούνται από το νόμο για τη λήψη εφάπαξ βοηθήματος δικαιούται επιστροφής των εισφορών του απόκως, εφόσον του έχουν γίνει τουλάχιστον πέντε ετών κρατήσεις".

***Οι παρ. 5 και 6 προστέθηκαν στο άρθρο 1 με το άρθρο 15 παρ. 3 του Ν. 2079/1992 (ΦΕΚ Α 142).

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την παρ.4 άρθρ.22 Ν.3232/2004,ορίζεται ότι

"4. Μόνιμοι υπάλληλοι Ν.Π.Δ.Δ. που υπηρετούν ή έχουν αποχωρήσει από την υπηρεσία λόγω συνταξιοδότησεως, οι οποίοι κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 9 παρ. 7 του Ν. 2335/1995 (ΦΕΚ 185 Α) υπήχθησαν υποχρεωτικά στο καθεστώς του Ν. 103/1975 για τη λήψη εφάπαξ βοηθήματος και δεν υπέβαλαν σχετική αίτηση για την αναγνώριση και εξαγορά προϋπηρεσίας τους εντός της προβλεπόμενης από το άρθρο 30 του Ν. 2592/1998 (ΦΕΚ 57 Α) ανατρεπτικής

προθεσμίας, έχουν τη δυνατότητα υποβολής της αίτησης αυτής εντός ενός (1) έτους από της δημοσίευσής του παρόντος.

Όσοι κάνουν χρήση του παραπάνω δικαιώματος και έχουν ήδη αποχωρήσει, η εξαγορά του χρόνου αυτού θα γίνει με τις αποδοχές του χρόνου αποχώρησής τους και το οφειλόμενο ποσό θα συμψηφισθεί με το ποσό του εφάπαξ βοηθήματος που δικαιούνται".

Άρθρο :2

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :62

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 7

Προισχύσασες μορφές άρθρου :2

"Άρθρον 2.

1. Επί των αποδοχών εφ' ων υπολογίζεται κατά την παρ. 1 του άρθρου 1 του παρόντος, το εφ' άπαξ χρηματικόν βοήθημα των υπαγομένων εις την ρύθμισιν του παρόντος Νόμου υπαλλήλων, επιβάλλεται από της πρώτης του μεθεπομένου της δημοσίευσής του παρόντος Νόμου μηνός, κράτησις εκ τεσσάρων επί τοις εκατόν (4%) υπέρ των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου εις α υπηρετούν.

"Για τους υπαλλήλους που έχουν συμπληρώσει 10ετή τουλάχιστον υπηρεσία σε Ν.Π.Δ.Δ. ή συμπληρώνουν αυτή στο μέλλον, η παραπάνω κράτηση ορίζεται σε πέντε τοις εκατό 5%, επί των αυτών αποδοχών".

***Το δεύτερο εδάφιο της παρ.1 του άρθρου 2 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 15 παρ. 4 του Ν. 2079/1992 (ΦΕΚ Α 142), με το εδάφιο δε β' της ίδιας παρ. 4 ορίζεται ότι:

"β) Τυχόν επιπλέον ή επί έλαττον καταβληθείσες εισφορές κατ' εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου για τον πριν από τη δημοσίευσή του παρόντος νόμου χρόνο δεν επιστρέφονται ούτε αναζητούνται.

Η κράτησις αυτή αποτελεί έσοδον των εν λόγω Νομικών Προσώπων, αναγραφόμενον εις τον προϋπολογισμόν των κατά τας κειμένας διατάξεις περί λογιστικού Ν.Π.Δ.Δ., δια σχηματισμόν κεφαλαίων αποζημιώσεως υπ' ενός εκάστου Νομικού Προσώπου, των εξερχομένων υπαλλήλων του κατά τα υπό του προηγουμένου άρθρου οριζόμενα.

2. Εν περιπτώσει ανεπαρκείας των ούτω σχηματιζομένων κεφαλαίων δια την καταβολήν εφ' άπαξ χρηματικού βοηθήματος συμπληρούται τούτο κατά το υπολειπόμενον ποσόν παρά του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου παρ' ω υπηρετούν υπάλληλοι, αναγραφόμενης προς τούτο κατ' έτος εν τω προϋπολογισμώ εκάστου Ν.Π.Δ.Δ. σχετικής πιστώσεως με δικαίωμα πάντοτε του Ν.Π.Δ.Δ. να αναλαμβάνη το παρ' αυτού εισενεχθέν ποσόν εκ του, προς τον σκοπόν τούτον, σχηματιζομένου κεφαλαίου.

3. Τα καταβαλλόμενα δώρα επί ταις εορταίς των Χριστουγέννων και Πάσχα ως και το επίδομα αδείας των υπαλλήλων δεν υπόκεινται εις την περί ης η παρ. 1 του παρόντος άρθρου κράτησιν, ούτε λαμβάνονται υπ' όψιν δια των υπολογισμόν της εφ' άπαξ παροχής".

***Το άρθρο 2 αντικαταστάθηκε ως άνω διά του άρθρου 5 παρ. 3 του Ν. 854/1978 (Α 236).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά το άρθρο 2 του Π.Δ.1360/1981 (Α 338):

"Στις εκάστοτε αποδοχές των υπαλλήλων που υπάγονται στη ρύθμιση του Δ/τος αυτού, επιβάλλεται, από τότε που ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 103/75, όπως αυτές αντικαταστάθηκαν από την παρ.3 του άρθρου

4 του Ν.854/78 κράτηση 3% υπέρ του Ταμείου Προνοίας Δικηγόρων Αθηνών, προς σχηματισμό κεφαλαίου για την καταβολή του εφ' άπαξ χρηματικού βοηθήματος, με ανάλογη εφαρμογή και των άλλων διατάξεων του άρθρου αυτού. Προκειμένου για υπαλλήλους που έχουν συμπληρώσει 10ετή υπηρεσία, η κράτηση αυτή ορίζεται σε ποσοστό 4% στις ίδιες αποδοχές".

***** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Με την παρ.5 άρθρ.21 Ν.3106/2003 ορίζεται ότι:
"5. Οι κρατήσεις επί των αποδοχών του προσωπικού των μετατρεπόμενων σε αποκεντρωμένες μονάδες των Πε.Σ.Υ.Π. νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) και υπηρεσιακών μονάδων του Ε.Ο.Κ.Φ. για σχηματισμό κεφαλαίων εφάπαξ χρηματικού βοηθήματος, κατά το άρθρο 2 του Ν. 103/1975, αποτελούν έσοδο του οικείου Πε.Σ.Υ.Π., στον προϋπολογισμό του οποίου εγγράφονται πιστώσεις για την καταβολή εφάπαξ χρηματικού βοηθήματος στους υπαλλήλους που αποχωρούν από την υπηρεσία. Τα κεφάλαια που έχουν σχηματιστεί στα παραπάνω Ν.Π.Δ.Δ., σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 103/1975, μεταφέρονται

στους αντίστοιχους λογαριασμούς των οικείων Πε.Σ.Υ.Π. Τα κεφάλαια που έχουν σχηματιστεί στον Ε.Ο.Κ.Φ. μεταφέρονται στα Πε.Σ.Υ.Π., το Ε.Κ.Α.Κ.Β. και το Ε.ΣΥ.Κ.Φ. ανάλογα με τον αριθμό του μεταφερόμενου σε αυτά προσωπικού. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Υγείας και Πρόνοιας

καθορίζεται η διαδικασία και ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες για τον προσδιορισμό

και μεταφορά των παραπάνω κεφαλαίων.

Ο χρόνος υπηρεσίας που διανύθηκε στα παραπάνω Ν.Π.Δ.Δ. και στους φορείς που συγχωνεύτηκαν στον Ε.Ο.Κ.Φ. με τις διατάξεις του άρθρου 7 του Ν. 2646/1998 αναγνωρίζεται, χωρίς δαπάνη, μετά από αίτηση του υπαλλήλου, για την καταβολή εφάπαξ χρηματικού βοηθήματος σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.103/1975".

Άρθρο :3

Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :2

Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 11

Προισχύσασες μορφές άρθρου :1

Άρθρον 3.

α. "Δια Π. Δ/των εκδιδόμενων προτάσει του Υπουργού Κοινωνικών Υπηρεσιών δύναται να ορισθούν αι προϋποθέσεις και η έκτασις εφαρμογής των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 1 του παρόντος και επί των από 21 Απριλίου 1967 εξελθόντων τακτικών υπαλλήλων των Ν.Π.Δ.Δ."

*****Το εντός " " εδάφιο α` του άρθρου 3 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 6 του Ν. 765/1978 (ΦΕΚ Α 49).**

β. Δι' ομοίου Προεδρικού Δ/τος δύνανται να ορισθούν αι σχετικαί κρατήσεις, αι προϋποθέσεις, το ύψος και η έκτασις καταβολής συμπληρωματικού βοηθήματος μετά πάροdon έτους από της ισχύος του Δ/τος ως και εις τους υπαγομένους εις την ασφάλισιν Ταμείου Προνοίας ή Κλάδου Προνοίας ή συστήματος αποζημιώσεως ή Προνοίας εφ' όσον κατά την αποχώρησιν αι περιών πρόκειται υπάλληλοι δικαιούνται συντάξεως και η άπονεμητέα αυτοίς εφ' άπαξ παροχή ή αποζημιώσις υπολείπεται κατά ποσόν της αποζημιώσεως της προβλεπομένης υπό του παρόντος.

*****ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Κατά το άρθρο 45 παρ. 2 του Ν. 1140/1981 (Α 68):

"Η υπό της παραγρ. 4 του άρθρου 5 του Ν. 854/ 1978 τεθείσα προθεσμία δια την έκδοσιν των Προεδρικών Διαταγμάτων των προβλεπομένων υπό της περιπτ. β' του άρθρου 3 του Ν. 103/1975, παρατείνεται δι' εν εισέτι έτος από της δημοσιεύσεως του παρόντος νόμου.

Η ισχύς του παρόντος άρθρου άρχεται από της δημοσιεύσεώς του δια της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως"

ΔΙ' ΤΗΣ ΑΥΤΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σχέδιο Νόμου

«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Κεφάλαιο Α' : Οργάνωση Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου

Άρθρο 1: Σκοπός – Αρμοδιότητες – Διάρθρωση υπηρεσιών

1. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο ιδρύθηκε με το π.δ. 85/2012 (Α' 141), όπως ισχύει, έχει τις γενικές αρμοδιότητες και τη διάρθρωση των παραγράφων 2, 3 και 4 του παρόντος.

2. Αρμοδιότητες:

(α) Ο σχεδιασμός της ναυτιλιακής πολιτικής, με σκοπό την προαγωγή και την προάσπιση των συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία, η ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και η ναυτική εργασία, καθώς και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, η σχεδίαση και εφαρμογή της ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής και η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και των θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, η μέριμνα για την πρόληψη και την καταστολή εκνόμων ενεργειών στους χώρους αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος και ο έλεγχος των θαλασσίων συνόρων.

(β) Η χάραξη της λιμενικής πολιτικής, η εποπτεία των λιμενικών υποδομών κάθε λειτουργικής μορφής και η προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας της χώρας.

(γ) Η οργάνωση, διοίκηση και λειτουργία του Λιμενικού Σώματος.

3. α) Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανατίθεται ο εθνικός συντονισμός για την παρακολούθηση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Integrated Maritime Policy of the EU). Για το σκοπό αυτό, συνιστάται μη αμειβόμενη Επιτροπή για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, της οποίας προΐσταται ο αρμόδιος Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Έργο της είναι ο συντονισμός των συναρμόδιων Υπουργείων για τη διαμόρφωση των εθνικών θέσεων και προτεραιοτήτων, η παρακολούθηση των συναφών πολιτικών και νομοθετικών πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και η προετοιμασία δράσεων με θαλάσσια διάσταση που άπτονται της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, η χρηματοδότηση και υλοποίηση των οποίων διενεργείται από τα καθ' ύλην αρμόδια Υπουργεία.

β) Στην Επιτροπή συμμετέχουν εκπρόσωποι των Υπουργείων Εξωτερικών, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Παιδείας, Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, Τουρισμού και Ναυτιλίας και

Αιγαίου. Με πρόσκληση του Προέδρου της μπορεί να καλούνται εκπρόσωποι άλλων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων για την εκπλήρωση του έργου της.

γ) Με απόφαση των Υπουργών Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η λειτουργία της Επιτροπής και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

4. Διάρθρωση:

(α) Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανήκουν η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία ιδρύεται δια του παρόντος και προέρχεται από την τροποποίηση και μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και το Λιμενικό Σώμα.

(β) Οι επιμέρους αρμοδιότητες και οργάνωση των υπηρεσιών και μονάδων του Υπουργείου καθορίζονται με διάταγμα, το οποίο εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου. Στο ως άνω διάταγμα, το οποίο αποτελεί τον Οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, περιλαμβάνονται αναλυτικά οι ασκούμενες αρμοδιότητες των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και του Λιμενικού Σώματος. Με το ίδιο διάταγμα μπορεί να ιδρύονται νέες διοικητικές μονάδες και όργανα, να καταργούνται, να συγχωνεύονται και να μετονομάζονται οι ήδη υπάρχουσες και να ανακατανέμονται ή να μεταβάλλονται οι αρμοδιότητές τους, πλην των θεμάτων εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας εκείνων που ρυθμίζονται διαφορετικά με το παρόν, καθώς επίσης να ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την τοποθέτηση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σε οργανικές θέσεις αυτού.

(γ) Συνιστάται Υπηρεσία Εκπαίδευσης Ναυτικών με αρμοδιότητα την παροχή και ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών και τη διοίκηση και εποπτεία των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού. Επίσης, συνιστάται Διεύθυνση με αρμοδιότητα, μεταξύ άλλων, την εκπόνηση ή ανάθεση εκπόνησης μελετών και την κατασκευή ή βελτίωση των κτιριακών έργων ή εγκαταστάσεων που ανήκουν στο Δημόσιο και στεγάζουν υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, συμπεριλαμβανομένων και αυτών των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού σε όλη την επικράτεια, σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας περί δημοσίων έργων. Με τις διατάξεις του διατάγματος του στοιχείου β' της παρούσας παραγράφου ρυθμίζονται τα ειδικότερα ζητήματα που αφορούν στην οργανωτική διάρθρωση και τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης αυτής, τα αρμόδια όργανα για τη λήψη αποφάσεων, καθώς και σε κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη λειτουργία της.

Άρθρο 2: Εποπτευόμενοι φορείς

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου εποπτεύει, μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών του, για όλα τα θέματα διοίκησης, λειτουργίας και ανάπτυξης, τους ακόλουθους φορείς και οργανισμούς:

- α) Τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε.,
- β) Τα Λιμενικά Ταμεία, αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου,
- γ) Τον Οίκο Ναύτου,
- δ) Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος,
- ε) Το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας,
- στ) Το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας,
- ζ) Το Ταμείο Αρωγής Λιμενικού Σώματος,
- η) Το Πλωτό Μουσείο Νεράιδα του άρθρου 4 του ν. 4081/2012 (Α' 184),
- θ) Το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 35 του παρόντος.

Άρθρο 3: Προγραμματισμός - Απολογισμός έργου

Έως την 20η Δεκεμβρίου εκάστου έτους, οι Γενικοί Γραμματείς και οι εποπτευόμενοι φορείς του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου υποβάλλουν στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου ετήσιο προγραμματισμό (σχέδιο δράσης) για το επόμενο έτος, το οποίο καταρτίζεται και έχει περιεχόμενο σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 15 του ν. 4109/2013 (Α' 16). Έως την 31η Ιανουαρίου εκάστου έτους, οι Γενικοί Γραμματείς και οι εποπτευόμενοι φορείς του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου υποβάλλουν στον Υπουργό απολογισμό δράσης για το προηγούμενο έτος. Ο προγραμματισμός και ο απολογισμός δράσης του Λιμενικού Σώματος καταρτίζονται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος και υποβάλλονται, κατά τα ανωτέρω, από το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Κεφάλαιο Β' : Λιμενικό Σώμα

Άρθρο 4: Νομική Φύση Λιμενικού Σώματος - Αρχηγείο και διάρθρωση υπηρεσιών Λιμενικού Σώματος

- 1.** Το Λιμενικό Σώμα ανήκει στην οργανωτική δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και συμβάλλει, κατά την ειδικότερη αποστολή του, στην αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτού.
- 2.** Το Λιμενικό Σώμα είναι ένοπλο Σώμα, στρατιωτικώς οργανωμένο, το προσωπικό του οποίου έχει την ιδιότητα του στρατιωτικού σύμφωνα με το Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα (Σ.Π.Κ.). Στο προσωπικό του εφαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν στα άλλα ένοπλα Σώματα, εφόσον τούτο ορίζεται ειδικά από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και οι διατάξεις του άρθρου 129 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (Κ.Π.Λ.Σ.) που κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 (Α' 311), όπως ισχύει.
- 3.** Το Λιμενικό Σώμα συγκροτείται από Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες.
 - α) Κεντρικές Υπηρεσίες είναι το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος και οι υπαγόμενες σε αυτό υπηρεσίες, όπως αυτές προσδιορίζονται με το διάταγμα του στοιχείου β' της παραγράφου 4 του άρθρου 1.
 - β) Περιφερειακές Υπηρεσίες είναι οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος, οι υπαγόμενες σε αυτές Λιμενικές Αρχές και οι υπηρεσίες των Ναυτιλιακών Ακολουθών.
Έως την έκδοση του διατάγματος που προβλέπεται στο στοιχείο β' της παραγράφου 4 του άρθρου 1, η διάρθρωση των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος ρυθμίζεται από τις ισχύουσες διατάξεις και ιδίως από το π.δ. 67/2011 (Α' 149) και το π.δ. 242/1999 (Α' 201), όπως ισχύουν.
 - γ) Λιμενικές Αρχές είναι τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, τα Λιμεναρχεία, τα Υπολιμεναρχεία, καθώς και οι υπαγόμενοι σε αυτά Λιμενικοί Σταθμοί και Λιμενικά Τμήματα.
 - δ) Με διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορεί να ιδρύονται, να αναδιαρθρώνονται, να συγχωνεύονται, να μετατάσσονται σε ανώτερη ή κατώτερη τάξη, να μετονομάζονται ή να καταργούνται Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος και να καθορίζεται η έδρα και η καθ' ύλην και η κατά τόπο αρμοδιότητά τους.
 - ε) Οι Λιμενικοί Σταθμοί και τα Λιμενικά Τμήματα ασκούν τις αρμοδιότητες των Λιμενικών Αρχών υπαγωγής τους, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο διάταγμα ίδρυσής τους ή σε άλλη διάταξη της κείμενης νομοθεσίας.

4. Το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος αποτελεί την ανώτατη επιτελική Υπηρεσία, με την οποία ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ασκεί τη διοίκησή του. 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.

5. Στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος λειτουργεί, ως όργανό του, Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων, η συγκρότηση και η λειτουργία του οποίου καθορίζονται με το διάταγμα του στοιχείου β' της παραγράφου 4 του άρθρου 1.

6. Στις διεθνείς σχέσεις του Λιμενικού Σώματος χρησιμοποιείται ο αγγλικός όρος "Hellenic Coast Guard".

Άρθρο 5: Αποστολή – Αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος

1. Οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος ασκούνται στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, στα πλοία και στα πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, στους δημόσιους και ιδιωτικούς λιμένες και στις λιμενικές ζώνες τους, όπως ειδικότερα καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις, ιδίως στο ν.δ. 444/1970 (Α' 39), στο άρθρο 29 του ν. 2971/2001 (Α' 285), στο άρθρο 12 του ν. 2289/1995 (Α' 27) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 163 του ν. 4001/2011 (Α' 179) και όπως ισχύει, και πάντως, μόνο στους χώρους που η κείμενη νομοθεσία ορίζει ως χώρους αρμοδιότητάς του.

2. Στην αποστολή του Λιμενικού Σώματος και στον χώρο ευθύνης του περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η μέριμνα για την εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση γενικής αστυνόμευσης, τροχαίας και ελέγχου της αλιείας.

β. Η μέριμνα για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας.

γ. Η διαμόρφωση όρων και η εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας (maritime safety), σε συνεργασία με τις Υπηρεσίες του Πολεμικού Ναυτικού για τα θέματα αρμοδιότητάς τους, 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.

δ. Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.

ε. Η μέριμνα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

στ. Η λήψη μέτρων για την παρακολούθηση, την άσκηση αστυνόμευσης και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων.

ζ. Η παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

η. Η παροχή υποστήριξης για τη διαμόρφωση κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για τα ζητήματα σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων και την εκπαίδευση ναυτικών, καθώς και η παρακολούθηση της εφαρμογής του.

θ. Η παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την εκτέλεση της αποστολής του και η συμμετοχή στις εργασίες των αντίστοιχων διεθνών οργανισμών και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υποστήριξη και προώθηση των ελληνικών θέσεων.

3. Για την εκτέλεση της αποστολής του, το Λιμενικό Σώμα εφοδιάζεται με τα αναγκαία μέσα και τον εξοπλισμό, συνεργάζεται με Αρχές και υπηρεσίες του εσωτερικού ή και άλλων χωρών και συμμετέχει στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή των διεθνών οργανισμών και φορέων για θέματα που αφορούν στην αποστολή του.

4. Οι υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος και το προσωπικό του τελούν σε διαρκή ετοιμότητα για την υλοποίηση της αποστολής του και βρίσκονται σε διατεταγμένη υπηρεσία, όταν καθίσταται αναγκαία η επέμβασή του. Συμμετέχουν στην αντιμετώπιση κάθε έκτακτης ανάγκης που προκύπτει από θεομηνίες και ατυχήματα ή άλλες καταστροφές σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Αρχές και υπηρεσίες και συμβάλλουν στην ασφάλεια και άμυνα της χώρας, σύμφωνα ιδίως με το ν. 2292/1995 (Α' 35), όπως ισχύει.

Άρθρο 6 : Διοίκηση – Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων

1. Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ασκεί τη διοίκηση του Σώματος και επιλέγεται από το Κ.Υ.Σ.Ε.Α. σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του π.δ. 81/2012 (Α' 139).

2. Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος επικουρείται στην άσκηση των καθηκόντων του από τους Υπαρχηγούς, οι οποίοι είναι οι άμεσοι βοηθοί του. Τα ειδικότερα καθήκοντα των Υπαρχηγών καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατόπιν εισήγησης του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος.

3. Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος μπορεί με απόφασή του να μεταβιβάζει στους Υπαρχηγούς, στο Γενικό Επιθεωρητή, στους Επιθεωρητές Περιφερειακών Διοικήσεων και στον Ανώτερο Διοικητή Νομού Αττικής, στο Διευθυντή Επιτελικού Γραφείου του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, στους Προϊστάμενους των Περιφερειακών Διοικήσεων, στους Διευθυντές των Κλάδων και των Διευθύνσεων του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος και στους Προϊσταμένους των Υπηρεσιών που υπάγονται στο Αρχηγείο, ορισμένες αρμοδιότητές του, εκτός από αυτές που του μεταβίβασε με απόφασή του ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου. Επίσης, μπορεί να μεταβιβάζει στα πιο πάνω όργανα το δικαίωμα να υπογράφουν «με εντολή του».

4. Οι Υπαρχηγοί του Λιμενικού Σώματος, ο Γενικός Επιθεωρητής, οι Επιθεωρητές Περιφερειακών Διοικήσεων, ο Ανώτερος Διοικητής Νομού Αττικής, οι Προϊστάμενοι των Περιφερειακών Διοικήσεων, οι Διευθυντές των Κλάδων και Διευθύνσεων του Αρχηγείου, καθώς και οι Προϊστάμενοι των Υπηρεσιών που υπάγονται στο Αρχηγείο, μπορούν να μεταβιβάζουν, ύστερα από έγκριση του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, σε υφισταμένους τους το δικαίωμα να υπογράφουν «με εντολή τους» για θέματα αρμοδιότητάς τους, εκτός από αυτά που τους μεταβίβασαν με αποφάσεις τους τα προϊστάμενα αυτών υπηρεσιακά κλιμάκια.

5. Με απόφαση του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος, οι Προϊστάμενοι των Κεντρικών Λιμεναρχείων μπορούν να μεταβιβάζουν σε υφισταμένους τους το δικαίωμα να υπογράφουν «με εντολή τους» για θέματα αρμοδιότητάς τους, εκτός από αυτά που τους μεταβίβασαν με αποφάσεις τους τα προϊστάμενα αυτών υπηρεσιακά κλιμάκια.

6. Οι ανώτατοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος τοποθετούνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου κατόπιν εισήγησης του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, οι δε λοιποί σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 33/2009 (Α' 50), όπως ισχύει.

7. Στο Γραφείο του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος τοποθετείται Ανώτατος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος με αρμοδιότητα, ιδίως, την παρακολούθηση και το συντονισμό των δράσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος για τη διασύνδεση αυτών προς τις δράσεις των λοιπών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Άρθρο 7 : Βαθμοί Διοικούντων

1. Ο Αρχηγός και οι Υπαρχηγοί του Λιμενικού Σώματος φέρουν το βαθμό του Αντιναυάρχου. Ο αρχαιότερος, μετά τον Αρχηγό, Αντιναύαρχος Λιμενικού Σώματος είναι ο πρώτος Υπαρχηγός.

2. Ως Γενικός Επιθεωρητής Λιμενικού Σώματος τοποθετείται ο αρχαιότερος Υποναύαρχος του Λιμενικού Σώματος.

3. Ως Επιθεωρητές Περιφερειακών Διοικήσεων και ως Ανώτερος Διοικητής Νομού Αττικής τοποθετούνται Υποναύαρχοι του Λιμενικού Σώματος.

4. Ως Διευθυντές Κλάδων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος τοποθετούνται Υποναύαρχοι ή Αρχιπλοίαρχοι του Λιμενικού Σώματος. Και ως Επόπτες Υπηρεσιών Κλάδων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος τοποθετούνται Αρχιπλοίαρχοι του Λιμενικού Σώματος.

5. Ως Προϊστάμενοι των Περιφερειακών Διοικήσεων τοποθετούνται Αρχιπλοίαρχοι ή Πλοίαρχοι του Λιμενικού Σώματος.

6. Ως Διευθυντές των Διευθύνσεων του Αρχηγείου και των Υπηρεσιών που υπάγονται σε αυτό, πλην του Γενικού Επιθεωρητή του Λιμενικού Σώματος, τοποθετούνται Πλοίαρχοι του Λιμενικού Σώματος. Ανώτεροι Αξιωματικοί τοποθετούνται ως βοηθοί των Επιθεωρητών Περιφερειακών Διοικήσεων, του Ανώτερου Διοικητή Νομού Αττικής και των Προϊσταμένων των Περιφερειακών Διοικήσεων του Λιμενικού Σώματος.

7. Οι Τμηματάρχες των Διευθύνσεων των Κλάδων του Αρχηγείου και των υπαγόμενων σε αυτό Υπηρεσιών φέρουν τους βαθμούς από Πλωτάρχη Λιμενικού Σώματος μέχρι και Αντιπλοίαρχο Λιμενικού Σώματος.

8. Οι προϊστάμενοι των Λιμενικών Αρχών φέρουν τους ακόλουθους βαθμούς, ανά κατηγορία Λιμενικής Αρχής, ως εξής:

α) Οι προϊστάμενοι των Κεντρικών Λιμεναρχείων φέρουν τους βαθμούς από Πλοίαρχο Λιμενικού Σώματος μέχρι και Αρχιπλοίαρχο Λιμενικού Σώματος.

β) Οι προϊστάμενοι των Λιμεναρχείων φέρουν τους βαθμούς από Πλωτάρχη Λιμενικού Σώματος μέχρι και Αντιπλοίαρχο Λιμενικού Σώματος.

γ) Οι προϊστάμενοι των Υπολιμεναρχείων φέρουν τους βαθμούς από Ανθυποπλοίαρχο Λιμενικού Σώματος μέχρι και Υποπλοίαρχο Λιμενικού Σώματος.

δ) Οι προϊστάμενοι των Λιμενικών Σταθμών φέρουν τους βαθμούς από Επικελευστή Λιμενικού Σώματος μέχρι και Ανθυποπλοίαρχο Λιμενικού Σώματος, προερχόμενοι είτε από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος είτε από τη Σχολή Λιμενοφυλάκων.

9. Οι προϊστάμενοι στις Έδρες Ναυτιλιακών Ακολουθών φέρουν το βαθμό ανώτερου Αξιωματικού Λιμενικού Σώματος. Κατ'εξαιρέση μπορούν να παραμένουν και Αρχιπλοίαρχοι Λιμενικού Σώματος.

10. Οι προβλεπόμενοι, κατά τα ανωτέρω, βαθμοί, πλην των βαθμών που προβλέπονται για τις Έδρες Ναυτιλιακών Ακολουθών, μπορεί να καλυφθούν και από στελέχη Λιμενικού Σώματος του αμέσως ανώτερου ή κατώτερου βαθμού.

Άρθρο 8 : Αναπλήρωση Διοικούντων

Σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας, οι διοικούντες τις Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος αναπληρώνονται ως εξής:

- α) τον Αρχηγό αναπληρώνει ο αρχαιότερος Υπαρχηγός,
- β) τον αρχαιότερο ή νεότερο Υπαρχηγό, ο έτερος Υπαρχηγός,
- γ) το Γενικό Επιθεωρητή, ο ανώτερος ή αρχαιότερος υφιστάμενός του αξιωματικός,
- δ) τους Διευθυντές των Κλάδων, ο Επόπτης Κλάδου ή ο ανώτερος/ αρχαιότερος Διευθυντής των Διευθύνσεων του οικείου Κλάδου,
- ε) τους Διευθυντές των Διευθύνσεων του Κλάδου, ο ανώτερος ή αρχαιότερος υφιστάμενός τους αξιωματικός,
- στ) τους Προϊσταμένους των υπαγομένων στο Αρχηγείο Λ.Σ. Υπηρεσιών οι ανώτεροι ή αρχαιότεροι υφιστάμενοί τους αξιωματικοί,
- ζ) τους Τμηματάρχες των Διευθύνσεων του Κλάδου, ο ανώτερος ή αρχαιότερος υφιστάμενός τους αξιωματικός,
- η) τον Ανώτερο Διοικητή Νομού Αττικής και τους Επιθεωρητές Περιφερειακών Διοικήσεων, ένας εξ αυτών,
- θ) τους Προϊσταμένους Περιφερειακών Διοικήσεων, ο αρχαιότερος υφιστάμενός τους στην Περιφερειακή Διοίκηση, εκτός αν προϊστάμενος Λιμενικής Αρχής περιοχής δικαιοδοσίας του είναι αρχαιότερος αυτού, οπότε τον αντικαθιστά ο τελευταίος,
- ι) τους Προϊσταμένους Λιμενικών Αρχών, οι ανώτεροι ή αρχαιότεροι υφιστάμενοί τους Αξιωματικοί, Ανθυπασπιστές ή Υπαξιωματικοί.

Κεφάλαιο Γ': Ασφάλεια και αστυνόμευση

Άρθρο 9 : Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου Συνόρων (Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ.)

Η παράγραφος 3 του άρθρου 27 του ν. 4058/2012 (Α' 63) αντικαθίσταται ως εξής:
«3. Το Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ. στελεχώνεται από το αναγκαίο για τη λειτουργία του προσωπικό των Υπηρεσιών των Υπουργείων Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο αποσπάται σε αυτό για χρονικό διάστημα έως τριών ετών που μπορεί να ανανεώνεται μια φορά για ίσο χρονικό διάστημα.

Επίσης, στο Κέντρο μπορεί να αποσπάται και προσωπικό των Υπουργείων Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το προσωπικό των Υπουργείων που αναφέρονται στα ανωτέρω εδάφια, πλην εκείνων του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, αποσπώνται με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού. Ως Προϊστάμενος του Κέντρου τοποθετείται με απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Ναυτιλίας και Αιγαίου ανώτατος αξιωματικός της Ελληνικής Αστυνομίας ή του Λιμενικού Σώματος. Οι διατάξεις του άρθρου 18 παράγραφοι 5 και 6 εδάφιο α' του ν. 3614/2007 (Α' 267), όπως ισχύει, έχουν ανάλογη εφαρμογή και στο ανωτέρω προσωπικό».

Άρθρο 10: Πρόστιμα

Η περίπτωση δ' της παραγράφου 15 του άρθρου 6 του ν. 2399/1996, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 14 του ν. 2881/2001 (Α' 16) και ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«δ) από τα πρόστιμα που επιβάλλονται από τις Λιμενικές Αρχές για παράνομη στάθμευση κατά τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. [ν. 2696/1999 (Α' 57)]».

Άρθρο 11: Ρυθμίσεις Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973) – Επιτροπές Κωδικοποίησης

1. Στο άρθρο 126 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, Α' 261), το εδάφιο μόνο αριθμείται ως παράγραφος 1 και προστίθεται παράγραφος 2 ως ακολούθως:

«2. Ο έλεγχος και η θεώρηση ναυτιλιακών εγγράφων, στο πλαίσιο της διαδικασίας του κατάπλου και απόπλου κατηγοριών πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, εκτός αυτών που εκτελούν δρομολόγια με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, δύνανται να διενεργούνται περιοδικά από τις Λιμενικές Αρχές. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας».

2. Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αντικαθίσταται ως εξής:

«Πριν από την έκδοση των ανωτέρω αποφάσεων, οι παραβάτες καλούνται με έγγραφη πρόσκληση της Λιμενικής Αρχής σε απολογία. Η απολογία υποβάλλεται στη Λιμενική Αρχή εντός πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της κλήσης».

3. Η παράγραφος 1 του άρθρου 39 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. α) Η πιστοποίηση πλοίων, καθώς και πλοιοκτητριών και διαχειριστριών εταιριών, η γενική ή μερική επιθεώρηση, ο έλεγχος και η έγκριση σχεδίων, μελετών, εγχειριδίων, εξοπλισμού και υλικών, η έκδοση αδειών ναυπήγησης και μετασκευής, η παρακολούθηση των αντίστοιχων εργασιών, η αναγνώριση επιβατηγών πλοίων ως ελληνικών, καθώς και κάθε άλλη πράξη απαραίτητη για τη διαπίστωση συμμόρφωσής τους με την ισχύουσα νομοθεσία, δύναται να ανατεθούν στο σύνολό τους ή εν μέρει σε εξουσιοδοτημένους από την Ελλάδα οργανισμούς με γραπτή συμφωνία. Οι οργανισμοί αυτοί τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

β) Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις παροχής εξουσιοδότησης προς τους ανωτέρω οργανισμούς, καθώς και το ειδικότερο περιεχόμενο αυτής».

4. Η παρ. 1 του άρθρου 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Με την επιφύλαξη της περιπτώσεως του άρθρου 44, για κάθε παράβαση των διατάξεων του Κεφαλαίου αυτού και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του και ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη, επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του αρμοδίου Κλάδου του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος ή του Προϊσταμένου της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, κατά λόγο αρμοδιότητάς τους, πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ έως πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο εφοπλιστής, ο πράκτορας και ο πλοίαρχος του πλοίου. Ειδικότερα για τις παραβάσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), με αιτιολογημένη απόφαση του Προϊσταμένου του αρμοδίου Κλάδου του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, επιβάλλεται το πρόστιμο του προηγούμενου εδαφίου στον πλοιοκτήτη ή στην "εταιρία", όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 1.1.2. του Μέρους Α' του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), όπως ισχύει».

5. Στο άρθρο 87 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προστίθεται παράγραφος 3, ως εξής:

«3. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η οργανική σύνθεση του προσωπικού επιβατηγού ή επιβατηγού/οχηματαγωγού πλοίου, που εκτελεί πλόες:

α) μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής ή μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής.

β) δρομολογιακούς μεταξύ ελληνικών λιμένων συνολικής απόστασης από το λιμένα αφετηρίας μέχρι τον τελικό λιμένα προορισμού έως και 30 ν.μ. και είναι κλειστού τύπου.

γ) μεταξύ ελληνικών λιμένων ή μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής ή μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής, όταν αυτό εμπίπτει στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζομένων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Η οργανική σύνθεση, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την περίπτωση α' της παρούσας, διαμορφώνεται με βάση τον απαιτούμενο αριθμό ναυτικών για το χειρισμό και τη στελέχωση των σωστικών μέσων του πλοίου, όπως ο αριθμός αυτός καθορίζεται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, λαμβάνοντας υπόψη και τις αντίστοιχες απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η οποία κυρώθηκε με το ν. 4078/2012 (Α' 179)».

6. α. Τα δύο πρώτα εδάφια του άρθρου 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ισχύει, αριθμούνται ως παράγραφος 1.

β. Το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ισχύει, αριθμείται ως παράγραφος 2 και αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία, για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 (ΕΕΛ 144/1998), όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α' 110) και ισχύει, υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του άρθρου 6(α) της Οδηγίας 98/18/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/24 (ΕΕΛ 123/2003) ΕΚ και όπως ενσωματώθηκε με το αρ. 2 παρ. 3 του π.δ. 66/2005 (Α' 100) και ισχύει, καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6, 8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6, 8 και 9 του π.δ. 52/2005 (Α' 79) και ισχύει».

γ. Στο άρθρο 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, προστίθεται παράγραφος 3 ως ακολούθως:

«3. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, για τα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν εφαρμόζονται ομοίως στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, εφόσον ικανοποιούνται οι πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται για το σκοπό αυτό με διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού οφείλουν να εναρμονιστούν εντός μεταβατικής περιόδου που θα προβλέπεται στο διάταγμα αυτό και τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, στα οποία έχει γίνει εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού».

7. Η υποπερίπτωση iii της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 168Α του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ισχύει, τροποποιείται ως ακολούθως:

«(iii). Το πλοίο και ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις των περιπτώσεων α', β' και δ' της παραγράφου 2 και των παραγράφων 3, 4, 5 και 6 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, όπως ισχύουν».

8. α. Στο άρθρο 165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ισχύει, προστίθεται νέα παράγραφος 5 ως ακολούθως:

«5. Στα ελληνικά επιβατηγά πλοία, στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία και στα επιβατηγά πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών - μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και φέρουν τη σημαία τους, τα οποία έχουν το δικαίωμα περιηγήσεων σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 3 περίπτωση α' και β' και 4 του παρόντος άρθρου, παρέχεται το δικαίωμα παραλαβής επιβατών και από τους ενδιάμεσους ελληνικούς λιμένες, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: (α) ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο ελληνικός λιμένας επιβίβασής τους και (β) η διάρκεια του κυκλικού περιηγητικού ταξιδιού από το λιμένα επιβίβασης των επιβατών έως και το λιμένα αποβίβασής τους είναι κατ' ελάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες».

β. Οι παράγραφοι 5, 6 και 7 του άρθρου 165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ισχύει, αναριθμούνται σε 6, 7 και 8 αντιστοίχως.

γ. Οι διατάξεις του π.δ. 122/1995 (Α' 75), όπως ισχύει, κατά το μέρος που ρυθμίζουν με τρόπο διαφορετικό τα θέματα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, καταργούνται.

9. α. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου συγκροτείται μη αμειβόμενη Επιτροπή για την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), της οποίας προϊστάται ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με αναπληρωτή το Νομικό Σύμβουλο του Κράτους στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Στην Επιτροπή συμμετέχουν εκπρόσωποι των αρμοδίων Διευθύνσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, δικαστικοί λειτουργοί, καθηγητές ΑΕΙ, εκπρόσωποι του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και άλλων επαγγελματικών οργανώσεων, καθώς και πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και εμπειρίας στο σχετικό αντικείμενο. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και γραμματειακής υποστήριξης της Επιτροπής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

β. Με όμοια απόφαση συγκροτείται μη αμειβόμενη Επιτροπή, αντίστοιχης συνθέσεως, για τον εκσυγχρονισμό και την κωδικοποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ). Με την ως άνω απόφαση ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και γραμματειακής υποστήριξης της Επιτροπής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Κεφάλαιο Δ' : Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

Άρθρο 12: Έλεγχος Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Τροποποιήσεις του Ν. 3622/2007)

1. Στο άρθρο 2 του ν. 3622/2007 (Α' 281) προστίθεται παράγραφος 16 ως ακολούθως:

«16. Φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα : Κάθε δημόσιος φορέας ή φορέας της τοπικής Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μεικτός φορέας που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης και της εκμετάλλευσης του λιμένα».

2. Οι παράγραφοι 12, 13 και 14 του άρθρου 2 του ν. 3622/2007 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«12. Λιμένας: Η προσδιορισμένη περιοχή ξηράς 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 έργα και εξοπλισμό που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των εργασιών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών.

13. Συντονιστικό Κέντρο: Η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

14. Κέντρο Αναφορών Ασφάλειας : Το Κέντρο Επιχειρήσεων Λιμενικού Σώματος, το οποίο λειτουργεί ως Κέντρο Λήψης Αναφορών Ασφάλειας και ενημέρωσης των υπευθύνων ασφάλειας λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων, πλοίων και εταιριών για τις μεταβολές των επιπέδων ασφάλειας, σύμφωνα με τις οδηγίες των αρμόδιων Υπηρεσιών του Υπουργείου. Επίσης λειτουργεί ως σημείο επαφής με τα πλοία σύμφωνα με τον κανόνα 7 του κεφαλαίου XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS και με τους υπεύθυνους ασφάλειας των πλοίων, των εταιριών τους και των λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με την παράγραφο 4.16 του Β' Μέρους του Κώδικα ISPS».

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 4 του ν. 3622/2007 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1. Η Ενιαία Αρμόδια Αρχή συντονίζει, εποπτεύει και ελέγχει την τήρηση των διαδικασιών και την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας που προβλέπει ο νόμος αυτός. Ειδικότερα:

(α) Το Συντονιστικό Κέντρο ασκεί τις αρμοδιότητες που περιγράφονται στις επιμέρους διατάξεις του παρόντος και λειτουργεί ως σημείο επαφής για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τα κράτη που έχουν συμβληθεί στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74) και έχουν κυρώσει τις τροποποιήσεις της Διεθνούς αυτής Σύμβασης που υιοθετήθηκαν στη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης στις 12 Δεκεμβρίου 2002 προκειμένου να διευκολύνει, παρακολουθεί και ενημερώνει αυτούς, όσον αφορά στην εφαρμογή των μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα που προβλέπονται στον Κανονισμό 725/2004/ΕΚ. Επιπροσθέτως, έχει ως αποστολή τη διευκρίνιση, την παρακολούθηση, τη λήψη, τη διαχείριση και την

παροχή πληροφοριών για την εφαρμογή των μέτρων ενίσχυσης της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

(β) Η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων ασκεί τις αρμοδιότητες που περιγράφονται σε επιμέρους διατάξεις του παρόντος και συνεργάζεται με τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων στην υλοποίηση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τις διατάξεις του παρόντος.

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 από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, καθώς και για την εφαρμογή τους. Επίσης, εισηγείται τον ορισμό του Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμένα και του αναπληρωτή του.

β) Η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα απαρτίζεται από : α) τον Προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής, ως πρόεδρο, β) έναν εκπρόσωπο της οικείας Αστυνομικής Αρχής, γ) έναν εκπρόσωπο της οικείας Τελωνειακής Αρχής, δ) έναν εκπρόσωπο του Γραφείου Πολιτικής Προστασίας της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, ε) τους κατά το άρθρο 9 οριζόμενους υπεύθυνους ασφάλειας των υπόχρεων εφαρμογής του Κανονισμού λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται σε κάθε λιμένα και που συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της Αρχής μόνο για τα θέματα του συγκεκριμένου λιμένα που κατά περίπτωση απασχολούν την Αρχή Ασφάλειας Λιμένα, ως τακτικά μέλη. Με την ίδια Απόφαση ορίζονται τα αναπληρωματικά μέλη που, σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας, αναπληρώνουν τα τακτικά μέλη, καθώς και ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα και ο αναπληρωτής του εκ των υπεύθυνων ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στον κάθε υπόχρεο λιμένα.

Σε περίπτωση ύπαρξης λιμενικών εγκαταστάσεων δημόσιου χαρακτήρα στο λιμένα, ορίζονται ως Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα και αναπληρωτής του εκ των υπεύθυνων ασφάλειάς τους και των αναπληρωτών τους αντίστοιχα. Το χρονικό διάστημα, για το οποίο ορίζεται ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα και ο αναπληρωτής του, δεν δύναται να είναι μικρότερο του έτους.

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 ασφάλειας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που επηρεάζουν την ασφάλειά του, όπως αυτές έχουν καθορισθεί βάσει των πορισμάτων της αξιολόγησης ασφαλείας του λιμένα.

γ) Δεν απαιτείται συγκρότηση Αρχής Ασφάλειας για λιμένα που από την προβλεπόμενη κατά το άρθρο 7 του παρόντος νόμου αξιολόγηση ασφαλείας του προκύπτει ότι τα όριά του καλύπτονται από τα όρια της μιας μόνης υπάρχουσας σε αυτόν υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης».

4. Η παράγραφος 3 του άρθρου 4 του ν. 3622/2007 καταργείται, οι δε παράγραφοι 4, 5, 6, 7, 8, και 9 αναριθμούνται σε 3, 4, 5, 6, 7 και 8 αντιστοίχως.

5. Οι παράγραφοι 1 και 3 του άρθρου 5 του ν. 3622/2007 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1. α) Οι φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης υπό ελληνική σημαία πλοίων και οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων της Επικράτειας ορίζουν Υπεύθυνους Ασφάλειας για την εταιρία, το πλοίο και τη λιμενική εγκατάσταση, αντιστοίχως, εκτός αν άλλως ορίζεται σε έγγραφες συμφωνίες είτε μεταξύ του κυρίου των λιμενικών εγκαταστάσεων και του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης αυτών είτε μεταξύ του τελευταίου και τρίτου (υπομισθωτή).

β) Οι ανωτέρω φορείς έχουν την ευθύνη για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφάλειας των πλοίων τους και των λιμενικών εγκαταστάσεών τους, τη σύνταξη και εφαρμογή των απορρεόντων από την αξιολόγηση σχεδίων ασφάλειας, τις αναθεωρήσεις αυτών και γενικότερα συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού, διαθέτοντας τους απαραίτητους προς τούτο πόρους. Επίσης διαθέτουν πόρους και μέσα για την υλοποίηση των μέτρων ασφάλειας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας των πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που διαχειρίζονται.

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/EK, διαθέτοντας τους απαραίτητους προς τούτο πόρους. Επίσης, οι εν λόγω φορείς διαθέτουν πόρους και μέσα για την υλοποίηση των μέτρων ασφάλειας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας των λιμένων που διαχειρίζονται.

δ) Σε περίπτωση που οι αξιολογήσεις και τα σχέδια ασφάλειας λιμένων, καθώς και οι αναθεωρήσεις αυτών, δεν έχουν καταρτιστεί εντός δύο (2) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, αυτές πραγματοποιούνται με ευθύνη της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και με δαπάνες των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων. Η σχετική δαπάνη εγγράφεται υποχρεωτικά στους προϋπολογισμούς των φορέων αυτών.

ε) Κάθε φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης παρακείμενων του λιμένα περιοχών ή σε περίπτωση απουσίας του, 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 υπεύθυνους ασφαλείας των εν λόγω χώρων, καθώς και των πλοίων, και εφαρμόζουν τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας στους χώρους ευθύνης τους, με δικούς τους πόρους και μέσα, εντός τριμήνου από την ημερομηνία έγκρισης του Σχεδίου».

«3. α) Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεων για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού λιμενικών εγκαταστάσεων, οι φορείς

διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα ή παρακείμενων περιοχών 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 εταιρίες 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 ελέγχων αυτών συμπεριλαμβάνονται ιδίως οι έλεγχοι προσώπων, αποσκευών και φορτίων, οι έλεγχοι πρόσβασης και η επιτήρηση ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, τμημάτων λιμένα και παρακείμενων αυτού περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του.

β) Η άσκηση των παραπάνω δραστηριοτήτων προϋποθέτει την έκδοση άδειας αστυνομικής φύσεως από την οικεία Λιμενική Αρχή και τελεί υπό τον άμεσο έλεγχο του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης και της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την έκδοση της άδειας του προηγούμενου εδαφίου».

6. Το άρθρο 7 του ν. 3622/2007 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«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. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο το παράρτημα Ι της Οδηγίας και ρυθμίζεται το ανάλογο θέμα.
2. Οι μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας λιμένα λαμβάνουν επιπλέον υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες των διάφορων τμημάτων κάθε λιμένα, καθώς και των παρακείμενων περιοχών, εάν οι περιοχές αυτές έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του. Επίσης λαμβάνουν υπόψη τις εγκεκριμένες αξιολογήσεις ασφάλειας των επί μέρους λιμενικών εγκαταστάσεων εντός των ορίων του εν λόγω λιμένα. Στη περίπτωση που από την αξιολόγηση ασφάλειας λιμένα, εντός του οποίου βρίσκεται μια μόνο υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση, προκύψει ότι τα όριά του συμπίπτουν με τα όρια της λιμενικής εγκατάστασης αυτής, υπερισχύουν οι διατάξεις του Κανονισμού.
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 εισηγήσεως της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα, στις περιπτώσεις που αυτή απαιτείται να έχει συγκροτηθεί, καθώς και γνώμης της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου».

7. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 8 του ν. 3622/2007 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1. Βάσει των πορισμάτων που προκύπτουν από τις μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας του προηγούμενου άρθρου, εκπονούνται σχέδια ασφάλειας, για τα οποία λαμβάνονται υπ' όψιν τουλάχιστον οι απαιτήσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 9.2 του μέρους Β' του Κώδικα ISPS σε ό,τι αφορά στα πλοία, στις παραγράφους 16.3 και 16.8 του μέρους Β' του ίδιου Κώδικα σε ό,τι αφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στο παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας σε ό,τι αφορά στους λιμένες. Δεν απαιτείται κατάρτιση σχεδίου ασφάλειας για λιμένα που από την προβλεπόμενη κατά το άρθρο 7 του παρόντος νόμου αξιολόγηση ασφάλειάς του προκύψει ότι τα όριά του συμπίπτουν με τα όρια της μίας μόνης υπάρχουσας σε αυτόν υπόχρεης στον Κανονισμό λιμενικής εγκατάστασης. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο το παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας και ρυθμίζεται το ανάλογο θέμα.

2. Τα σχέδια ασφάλειας λιμένα λαμβάνουν επιπλέον υπόψη τις ιδιαιτερότητες διαφόρων τμημάτων αυτού, ενσωματώνουν τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων εντός των ορίων του και αναπτύσσονται από Α.Ο.Α. Για καθένα από τα επίπεδα ασφάλειας, τα σχέδια ασφάλειας λιμένα προσδιορίζουν: α) τις ακολουθητέες διαδικασίες, β) τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν και γ) τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν.

Εφόσον και καθ' ο μέρος απαιτείται, τα σχέδια ασφάλειας λιμένα περιλαμβάνουν μέτρα ασφάλειας, που εφαρμόζονται στους επιβάτες και στα οχήματα που πρόκειται να επιβιβασθούν σε επιβατηγά - οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοία, εσωτερικών ή διεθνών γραμμών. Τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται κατά τρόπο που να μη παρακωλύεται, κατά το δυνατόν, η ροή της εργασίας».

8. 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 Εταιρίας (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 εκμετάλλευσης αυτής και εγκρίνεται από το Συντονιστικό Κέντρο ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), ως και ο αναπληρωτής του, οι οποίοι διαθέτουν: α) πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, β) εμπειρία στον τομέα ελέγχου ασφάλειας εμπορικών λιμενικών εγκαταστάσεων ή εμπορικών πλοίων και γ) τις προβλεπόμενες από τον Κανονισμό γνώσεις. Για κάθε υπόχρεο λιμένα, ορίζεται ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα (ΥΑΛ), σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 του ν. 3622/2007.

2. Οι υπεύθυνοι ασφάλειας πλοίων, διαχειριστριών εταιριών τους και λιμενικών εγκαταστάσεων εφαρμόζουν τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας, προγραμματίζουν τη διεξαγωγή γυμνασίων και μεριμνούν για τη συμμετοχή σε ασκήσεις των κατά τόπους αρμόδιων Αρχών. Επίσης, έχουν την ευθύνη για την ανασκόπηση των αξιολογήσεων ασφάλειας και των σχεδίων ασφάλειας κατ' έτος και την αναθεώρησή τους,

οποτεδήποτε κριθεί τούτο αναγκαίο. Οι Υπεύθυνοι Ασφάλειας Λιμένων (ΥΑΛ) λειτουργούν ως σημεία επαφής για θέματα σχετικά με την ασφάλεια λιμένων».

9. Η παράγραφος 2 του άρθρου 14 του ν. 3622/2007 αντικαθίσταται ως ακολούθως:
«2. Η εκπαίδευση των ΑΑΠ, των αναπληρωτών τους και των πληρωμάτων των πλοίων, των ΥΑΛΕ, των αναπληρωτών τους και του προσωπικού ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και των ΥΑΕ και των αναπληρωτών τους, διενεργείται από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς εκπαίδευσης, 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».

10. Η παράγραφος Α.1.β του άρθρου 17 του ν. 3622/2007 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β) Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετά από εισήγηση του Συντονιστικού Κέντρου και προηγούμενη έγγραφη σύσταση του τελευταίου προς το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης της λιμενικής εγκατάστασης για συμμόρφωση εντός εύλογης προθεσμίας, αναστέλλεται η λειτουργία αυτής για όσο διάστημα δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος, του Κανονισμού και του Κώδικα ISPS. Ειδικά για την αναστολή λειτουργίας λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν εποπτεύονται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, απαιτείται επιπροσθέτως και η προηγούμενη γνώμη της αρμόδιας διοικητικής αρχής που τις εποπτεύει.

Με όμοια απόφαση παύει να ισχύει η εν λόγω αναστολή, εφόσον διαπιστωθεί ότι: αα) οι προϋποθέσεις που δικαιολογούσαν την έκδοση της σχετικής απόφασης έχουν εκλείψει και η λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να συνεχισθεί, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλειά της ή την ασφάλεια των πλοίων που βρίσκονται εντός αυτής και ββ) έχει καταβληθεί το διοικητικό πρόστιμο που επιβλήθηκε δυνάμει του παρόντος, καθώς και όλα τα έξοδα που προέκυψαν από το διενεργηθέντα έλεγχο σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος».

11. Στο τέλος του στοιχείου Α του άρθρου 17 του ν. 3622/2007 προστίθεται παράγραφος 3 ως ακολούθως:

«3. α) Όταν η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα διαπιστώσει τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του παρόντος φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα ή παρακείμενων περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του, με έκθεσή της ενημερώνει στην περίπτωση δημόσιων φορέων τον εποπτεύοντα τους φορείς αυτούς Υπουργό, ο οποίος προβαίνει στον πειθαρχικό έλεγχο της Διοίκησής τους, ενώ στην περίπτωση μη δημόσιων φορέων την οικεία Λιμενική Αρχή, η οποία προβαίνει στην επιβολή διοικητικού προστίμου, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 45 του ν.δ.187/1973 (ΚΔΝΔ).

β) Σε περίπτωση που η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα διαπιστώσει ότι δραστηριοποιούμενος οικονομικά σε τμήμα υπόχρεου λιμένα ή παρακείμενης περιοχής που έχει επίπτωση στην ασφάλειά του, φορέας δεν εφαρμόζει τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας στους χώρους ευθύνης του, αφού προβεί σε έγγραφη σύσταση προς το φορέα αυτό για συμμόρφωσή του εντός εύλογης προθεσμίας, ενημερώνει εγγράφως σχετικά την αρμόδια Αρχή ή φορέα

αδειοδότησης της δραστηριοποίησής του , ο οποίος υποχρεούται να αναστείλει άμεσα την ισχύ της σχετικής άδειας, για όσο διάστημα δεν συμμορφώνεται».

12. Η παράγραφος 2 του άρθρου 18 του ν. 3622/2007 καταργείται.

Άρθρο 13: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

1. α. Για πλοία, τα οποία εκτελούν πλόες εσωτερικού, για τα οποία εκδίδεται πιστοποιητικό καταμέτρησης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ 973/1971 (Α' 194) όπως αυτό ισχύει, και τα οποία δεν διαθέτουν σε ισχύ διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας, που εκδίδεται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του ν. 1373/1983 (Α' 92) όπως αυτός ισχύει, πέραν της εφαρμογής των σχετικών διατάξεων του ν.δ. 973/1971, υπολογίζεται και πιστοποιείται και η ολική χωρητικότητα (GT) με έναρξη εφαρμογής την 1^η Ιανουαρίου 2014.

β. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τρόπος υπολογισμού, η διαδικασία διενέργειας της καταμέτρησης και πιστοποίησης της ολικής χωρητικότητας (GT), καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

γ. Έως την 31^η Δεκεμβρίου 2013 η ολική χωρητικότητα (GT) των ως άνω πλοίων θα λαμβάνεται ως ίση με την αριθμητική τιμή, στον πλησιέστερο προηγούμενο ακέραιο αριθμό, των κόρων ολικής χωρητικότητας τους (ΚΟΧ).

2. Από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου εξαιρούνται τα αλιευτικά σκάφη στα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2930/1986, όπως κάθε φορά ισχύει.

3. Από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου δεν μεταβάλλονται τα δικαιώματα υπηρεσίας που χορηγούνται με αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, καθώς και ο προσδιορισμός των λιμενικών τελών επί πλοίου, των πλοηγικών και φαρικών τελών και δικαιωμάτων, καθώς και η υποχρέωση πλοήγησης των πλοίων που απορρέουν από τις ισχύουσες κατά περίπτωση διατάξεις.

Άρθρο 14: Επιθεώρηση πλοίων

1. Στο άρθρο 2 του π.δ. 345/2000 (Α' 298) προστίθεται παρ. 9 ως εξής:
«9. Δεν επιτρέπεται η συμμετοχή στα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων (ΤΚΕΠ) ιδιωτών, των οποίων η επιχειρηματική ή εμπορική δραστηριότητα των ιδίων, των μελών της οικογένειάς τους και των συγγενών τους μέχρι και 2^{ου} βαθμού, σχετίζεται με την κατηγορία στην οποία εκτελούν ελέγχους ή επιθεωρήσεις».

2. α) Στην περίπτωση 1.2 του άρθρου 3 του π.δ. 345/2000 προστίθεται νέα υποπερίπτωση 1.2.5. ως εξής:
«1.2.5. Οι αρχικές και περιοδικές επιθεωρήσεις του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης (AIS) των πλοίων δύνανται να διενεργούνται και από επιθεωρητές τηλεπικοινωνιακού τομέα-μέλη των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων».

β) Οι υποπεριπτώσεις 1.2.5 έως 1.2.11 αναριθμούνται σε 1.2.6 έως 1.2.12 αντιστοίχως.

3. Το στοιχείο ι της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του άρθρου πρώτου του π.δ. 38/2011 (Α' 96) αντικαθίσταται ως εξής :
- «ι) ενός (1) ατόμου ανά τρεις (3) πνευστές σωσίβιες σχεδίες για τα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις του π.δ. 103/1999 (Α' 110), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει και εκτελούν πλόες κατηγοριών Β, Γ ή Δ, καθώς και στα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις του β.δ. 36/1967 (Α' 9), όπως ισχύει».
4. Θέματα ελαχίστων κριτηρίων προσόντων ελεγκτών και επιθεωρητών του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, που δεν ορίζονται ως υποχρεωτικά από την ενωσιακή ή διεθνή νομοθεσία, μπορεί να ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.
5. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης των στελεχών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου που διαθέτουν κατά περίπτωση τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα που απαιτούνται για την πιστοποίησή τους ως ελεγκτών και επιθεωρητών για τη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων, αρμοδιότητας του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.
6. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου δύνανται να ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στα ελάχιστα κριτήρια προσόντων, γνώσεων και εμπειρίας των στελεχών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου αυτά να εκπαιδεύουν τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Άρθρο 15: Ρυθμίσεις σχετικές με την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή

1. Οι παράγραφοι 1 και 3 του άρθρου δεύτερου του ν. 3482/2006 (Α' 163) αντικαθίστανται ως εξής:
- «1. Κάθε «πρόσωπο», σύμφωνα με τον ορισμό του Πρωτοκόλλου, το οποίο παραλαμβάνει μέσα στην Επικράτεια «πετρέλαιο» που μεταφέρεται με πλοία σε συνολική ποσότητα μεγαλύτερη από 150.000 μετρικούς τόνους το χρόνο, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 1(α) και (β) του Πρωτοκόλλου, οφείλει να καταβάλει σε καθορισμένη προθεσμία, συνεισφορά στο «Συμπληρωματικό Κεφάλαιο», η οποία καθορίζεται από τη συνέλευση του «Συμπληρωματικού Κεφαλαίου», σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 του Πρωτοκόλλου, δια του λογαριασμού που τηρεί το «πρόσωπο» αυτό σε οποιαδήποτε ελληνική ή αλλοδαπή τράπεζα».
- «3. Τα ποσά των συνεισφορών κατατίθενται στο λογαριασμό που τηρεί το οριζόμενο στην σύμβαση «πρόσωπο» σε οποιαδήποτε ελληνική ή αλλοδαπή τράπεζα και στη συνέχεια εμβάζονται στο Διευθυντή του Συμπληρωματικού Κεφαλαίου ή, άλλως, κατατίθενται απευθείας στο λογαριασμό του «Συμπληρωματικού Κεφαλαίου». Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής

Αλλαγής και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζεται η διαδικασία με την οποία διενεργείται η ανωτέρω κατάθεση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια».

2. α) Οι παράγραφοι 1 και 4 του άρθρου τρίτου του ν. 1638/1986 (Α' 108), αντικαθίστανται ως εξής :

«1. Κάθε «πρόσωπο», σύμφωνα με τον ορισμό της σύμβασης, το οποίο παραλαμβάνει μέσα στην Επικράτεια «πετρελαιοειδή» μεταφερόμενα με πλοία σε ποσότητα μεγαλύτερη από 150.000 μετρικούς τόνους το χρόνο, οφείλει να καταβάλει σε καθορισμένη προθεσμία, συνεισφορά στο «Κεφάλαιο», η οποία καθορίζεται από τη συνέλευση του «Κεφαλαίου», σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 12 της Σύμβασης, στο λογαριασμό δια του λογαριασμού που τηρεί το «πρόσωπο» αυτό σε οποιαδήποτε ελληνική ή αλλοδαπή τράπεζα».

«4. Τα ποσά των συνεισφορών κατατίθενται στο λογαριασμό που τηρεί το οριζόμενο στην σύμβαση «πρόσωπο» σε οποιαδήποτε ελληνική ή αλλοδαπή τράπεζα και στη συνέχεια εμβάζονται στο Διευθυντή του Διεθνούς Κεφαλαίου ή, άλλως, κατατίθενται απευθείας στο λογαριασμό του «Κεφαλαίου». Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζεται η διαδικασία με την οποία διενεργείται η ανωτέρω κατάθεση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια».

β) Μέχρι την έκδοση της ΚΥΑ που προβλέπεται στην παράγραφο 4 του άρθρου τρίτου του ν. 1638/1986, όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2α του παρόντος άρθρου, εξακολουθεί να ισχύει η με αριθμό 747/Φ183507/87/29-04-1987 ΚΥΑ (Β' 226).

Άρθρο 16: Τροποποίηση διατάξεων του ν.3393/2005

1. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου τρίτου του ν.3393/2005 (Α' 242) αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1. α) Οι διατάξεις του παρόντος νόμου, της «Σύμβασης» και των προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του, εφαρμόζονται σε πλοία υπό ελληνική σημαία, ολικής χωρητικότητας (ο.χ.) πάνω από 1000 (GT), ανεξαρτήτως των πλώων που εκτελούν και του τρόπου καταμέτρησης τους, καθώς και σε πλοία υπό ξένη σημαία, ολικής χωρητικότητας (ο.χ) πάνω από 1000 (GT), που έχουν καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για τη μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969, για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής που προσδιορίζει το άρθρο 2 της «Σύμβασης».

β) Έως την 31^η Δεκεμβρίου 2013 για τα πλοία υπό ελληνική σημαία που εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού και έχουν καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 973/1971 (Α' 194) για την εφαρμογή της «Σύμβασης», η ολική χωρητικότητα (GT) των ως άνω πλοίων θα λαμβάνεται ως ίση με την αριθμητική τιμή, στο πλησιέστερο προηγούμενο ακέραιο αριθμό, των κόρων ολικής τους χωρητικότητας.

2. Με διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, μπορεί να επεκτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου και των

προεδρικών διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτού, στα υπό ελληνική σημαία πλοία, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού, ολικής χωρητικότητας (ο.χ) μικρότερης των 1000(GT)».

2. Η ισχύς της παρούσας διάταξης αρχίζει ένα μήνα μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

Άρθρο 17: Βοηθητικά σκάφη και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιεργειών

1. Ως βοηθητικό σκάφος υδατοκαλλιεργειών ή ως πλωτό βοηθητικό ναυπήγημα υδατοκαλλιεργειών ορίζεται κάθε σκάφος ή πλωτό ναυπήγημα, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, το οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για σκοπούς υποστήριξης της υδατοκαλλιεργητικής δραστηριότητας, ιδίως για μεταφορά προσωπικού, ιχθυοτροφών, εφοδίων, ρυμούλκηση κλωβών, δεξαμενών, φύλαξη.
2. Κάθε βοηθητικό σκάφος υδατοκαλλιεργειών ή πλωτό βοηθητικό ναυπήγημα υδατοκαλλιεργειών εφοδιάζεται με άδεια, η οποία εκδίδεται από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, εάν πρόκειται για σκάφος ή ναυπήγημα που δραστηριοποιείται στη θάλασσα, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερόμενου υδατοκαλλιεργητή και έγκριση της αρμόδιας για θέματα αλιείας υπηρεσίας που εκδίδει την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας της μονάδας υδατοκαλλιέργειας. Εάν πρόκειται για σκάφος ή ναυπήγημα που δραστηριοποιείται σε εσωτερικά ύδατα (λίμνες, ποτάμια, λιμνοθάλασσες και λοιπούς υδάτινους σχηματισμούς), η άδεια εκδίδεται από την υπηρεσία που εκδίδει την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας της μονάδας υδατοκαλλιέργειας, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερόμενου υδατοκαλλιεργητή. Η άδεια ισχύει για πέντε (5) έτη από την ημερομηνία έκδοσής της και ανανεώνεται από την αρμόδια αρχή εντός του τελευταίου τριμήνου πριν από τη λήξη της. Για τη χορήγηση και την ανανέωση της άδειας, ο ενδιαφερόμενος καταθέτει διπλότυπο είσπραξης τέλους υπέρ του Δημοσίου, ύψους δεκαπέντε (15,00) ευρώ, το ύψος του οποίου δύναται να αναπροσαρμόζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου.
3. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται τα ειδικότερα τεχνικά και λεπτομερειακά κριτήρια για το χαρακτηρισμό σκάφους ή πλωτού ναυπηγήματος ως βοηθητικό υδατοκαλλιεργειών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για τη χορήγηση και ανανέωση άδειας και για την οργανική σύνθεση πληρώματος.
4. Κάτοχοι επί δύο (2) τουλάχιστον έτη άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους ή άδειας διακυβέρνησης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής επιτρέπεται να κυβερνούν βοηθητικά σκάφη υδατοκαλλιεργειών ή/και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιεργειών μικρότερα των είκοσι (20) μέτρων και σε κάθε περίπτωση ολικής χωρητικότητας μέχρι είκοσι πέντε (25) κόρων.
5. Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος άρθρου επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, Α' 261) σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο ως άνω άρθρο, από τις κατά περίπτωση αρμόδιες αρχές κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος.

6. Η άδεια βοηθητικού σκάφους υδατοκαλλιεργειών ή πλωτού βοηθητικού ναυπηγήματος υδατοκαλλιεργειών ανακαλείται με αιτιολογημένη απόφαση του οργάνου που την εξέδωσε, σε περίπτωση αλλαγής χρήσης του βοηθητικού σκάφους υδατοκαλλιεργειών ή του πλωτού βοηθητικού ναυπηγήματος υδατοκαλλιεργειών ή σε περίπτωση που ο υπεύθυνος για το βοηθητικό σκάφος υδατοκαλλιεργειών ή το πλωτό βοηθητικό ναυπήγημα υδατοκαλλιεργειών δεν συμμορφώθηκε καθ' υποτροπή με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ή σε περίπτωση που παρέβη την ισχύουσα σχετική νομοθεσία. Μετά το πέρας ενός (1) έτους από την ανάκληση, ο ενδιαφερόμενος δύναται να υποβάλει εκ νέου δικαιολογητικά και να ακολουθήσει τη διαδικασία για την έκδοση νέας άδειας.

7. Έως την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 3, τα βοηθητικά σκάφη και τα πλωτά ναυπηγήματα συνεχίζουν να αδειοδοτούνται και να λειτουργούν σύμφωνα με τις ισχύουσες γενικές διατάξεις.

Άρθρο 18: Τροποποίηση των διατάξεων σχετικών με την Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ)

1. Στο άρθρο 8 του ν. 4033/2011 (Α' 264) προστίθεται παράγραφος 13 ως ακολούθως:

«13. Οι μετακινήσεις του Προϊσταμένου, του Διευθυντή και του προσωπικού της Υπηρεσίας στο εσωτερικό ή το εξωτερικό πραγματοποιούνται ως ακολούθως:

α) Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας.

β) Με απόφαση του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις του Διευθυντή, με απόφαση του Διευθυντή πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις του προσωπικού».

2. Στο τέλος του άρθρου 9 του ν. 4033/2011 προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως:

«Οι δαπάνες λειτουργίας της Υπηρεσίας βαρύνουν τις πιστώσεις του ειδικού φορέα Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 41/140 "Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ"».

3. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 11 του ν. 4033/2011 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Με την επιφύλαξη του ν. 2742/1997 (Α' 50) (Οδηγία 95/46/ΕΚ, ΕΕ L 31995L0046) «για την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα», εξασφαλίζεται ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν αρμόδια Εισαγγελική Αρχή, μετά το πέρας της διερεύνησης, αποφασίσει ότι υπέρτατο δημόσιο συμφέρον δικαιολογεί την αποκάλυψη των κάτωθι:».

4. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης β' της παραγράφου 3 του άρθρου 26 του ν. 4033/2011 αντικαθίσταται ως ακολούθως :

«β) Για πλοία τα οποία έχουν ήδη εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια, κατά την έκδοση ή θεώρηση του Πιστοποιητικού Ασφαλείας ή Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής ή

Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή Πιστοποιητικού Ασφαλείας Ταχυπλόου Σκάφους ή Πιστοποιητικού Ασφαλείας Δυναμικώς Υποστηριζόμενου Σκάφους:».

5. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 26 του ν. 4033/2011 προστίθενται περιπτώσεις ε', στ' και ζ' ως ακολούθως:

«ε) Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2013 για τα πλοία που εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού και έχουν καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 973/1971 (Α' 194), για τον υπολογισμό του ύψους του παραβόλου, η ολική χωρητικότητα (GT) των ως άνω πλοίων θα λαμβάνεται ως ίση με την αριθμητική τιμή των κόρων ολικής τους χωρητικότητας, στον πλησιέστερο προηγούμενο ακέραιο αριθμό.

στ) Σε πλοία, τα οποία εξαιρούνται της υποχρέωσης υπολογισμού και πιστοποίησης της χωρητικότητάς τους σε ο.χ. (GT), το ύψος του παραβόλου υπολογίζεται με τη διαδικασία που προβλέπεται στην προηγούμενη περίπτωση.

ζ) Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί εξουσιοδοτημένοι από την ελληνική Αρχή να παρέχουν υπηρεσίες έκδοσης ή θεώρησης πιστοποιητικών της περίπτωσης β', μεριμνούν για τη βεβαίωση καταβολής από τους υπόχρεους του σχετικού παραβόλου».

Κεφάλαιο Ε' : Ναυτική εργασία και εκπαίδευση

Άρθρο 19 : Ναυτολόγηση

1. Οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας με πλοιοκτήτη, πλοίαρχο ή διαχειριστή ή εκπρόσωπο ή πράκτορα πλοίου για ναυτολόγηση σε θέση κατώτερου πληρώματος κατά τη διάρκεια ισχύος των διατάξεων του ν. 4093/2012 (Α' 222), στην περίπτωση που δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματά τους, ανεξάρτητα από τους όρους της σύμβασης, όπως ειδικότερα καθορίζεται στις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4.
2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται για όσους:
 - α) Προσλαμβάνονται για εργασία σε φορτηγά πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 3.000 κοχ, σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953 (Α' 317) ή σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας.
 - β) Απογράφονται ως ναυτικοί ή έχουν διαγραφεί και επαναπογράφονται ή είναι ήδη απογεγραμμένοι, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ως ναυτικοί, κατά τον χρόνο της πρόσληψης.
3. Οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 3569/2007 (Α' 122) εφαρμόζονται ανάλογα για τους ναυτικούς που ναυτολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, σε φορτηγά πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 3000 κοχ νηολογημένα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953. Η σχετική δαπάνη καλύπτεται από τον προϋπολογισμό του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT).
4. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζεται το ύψος του μισθού, επί του οποίου υπολογίζονται οι εισφορές πλοιοκτήτη και ναυτικού στο NAT, υπέρ NAT, Ταμείου Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ), Κεφαλαίου Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ), Ειδικού Λογαριασμού Ειδικών Επιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ), Εστίας Ναυτικών, των ναυτικών που ναυτολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2. Από την εφαρμογή της διάταξης του προηγούμενου εδαφίου δεν θίγεται ο καθορισμός του ύψους της σύνταξης των ναυτικών που έχουν ήδη θαλάσσια υπηρεσία, για τον υπολογισμό της οποίας λαμβάνεται υπόψη ο ευνοϊκότερος μισθός που κατεβλήθη και επί του οποίου εισπράχθηκαν εισφορές σε χρονικό διάστημα σαράντα οκτώ (48) μηνών εντός της τελευταίας δεκαετίας.

Άρθρο 20: Μητρώο Ενεργών Ναυτικών

1. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και κατόπιν δημόσιας πρόσκλησης, καταρτίζεται «Μητρώο Ενεργών Ναυτικών». Το Μητρώο περιλαμβάνει ιδίως τα στοιχεία των ναυτικών, τις ειδικότητες και τις ναυτολογήσεις.
2. «Ενεργός» θεωρείται ο ναυτικός που έχει τουλάχιστον οκτώ (8) μήνες υπηρεσίας επί πλοίου κατά τα τελευταία τέσσερα (4) έτη από την απογραφή ή την τελευταία ναυτολόγησή του.
3. Με την απόφαση της παραγράφου 1 προσδιορίζεται το ειδικότερο περιεχόμενο του Μητρώου, η διαδικασία και ο χρόνος ενημέρωσής του, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

**Άρθρο 21: Παράταση θητείας επίκουρων καθηγητών,
καθηγητών εφαρμογών και μελών Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού (Ε.ΔΙ.Π.)**

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2638/1998 (Α' 204), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 3450/2006 (Α' 64) και ισχύει, προστίθεται νέο στοιχείο γ', ως ακολούθως:
«(γ) Κατά το χρονικό διάστημα από τη συμπλήρωση της τριετούς θητείας έως την έκδοση της πράξεως μονιμοποίησης των αιτούντων ή τυχόν απορρίψεως της αιτήσεώς τους για μονιμοποίηση, θεωρείται ότι παρατείνεται η θητεία τους, με όλες τις νόμιμες συνέπειες, υπό την προϋπόθεση ότι έχει υποβληθεί αίτηση μονιμοποίησης τους εντός της δίμηνης προθεσμίας του προηγούμενου εδαφίου. Σε περίπτωση θετικής κρίσεως, η μονιμοποίηση ολοκληρώνεται με την έκδοση σχετικής αποφάσεως του οικείου Υπουργού, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Αν η υποβληθείσα αίτηση κριθεί αρνητικά από το Εκλεκτορικό Σώμα, η θητεία του κρινόμενου παρατείνεται με όλες τις νόμιμες συνέπειες μέχρι τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της σχετικής διαπιστωτικής πράξεως του οικείου Υπουργού για την απόρριψη της αιτήσεως. Αν δεν υποβληθεί εμπρόθεσμα αίτηση για μονιμοποίηση, η θητεία θεωρείται ότι παρατείνεται με όλες τις νόμιμες συνέπειες και λήγει αυτοδικαίως με τη λήξη της ως άνω δίμηνης προθεσμίας για την υποβολή της αιτήσεως, εκδιδομένης περί αυτού σχετικής διαπιστωτικής πράξεως του οικείου Υπουργού, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η κρίση περί μονιμοποίησης ή μη των αιτούντων διενεργείται εντός του ακαδημαϊκού έτους κατά το οποίο λήγει η θητεία τους και πάντως όχι πέραν ενός (1) ημερολογιακού έτους από τη λήξη αυτής».
2. Τα στοιχεία γ, δ, ε και στ της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2638/1998, όπως ισχύει, αναριθμούνται σε δ, ε, στ και ζ αντίστοιχα.

**Άρθρο 22: Εκπαιδευτικά Ταξίδια Σπουδαστών
Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ)**

1. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που υπάγονται στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), όπως ισχύει, έχουν την υποχρέωση να ναυτολογούν, κατ' ελάχιστον, αντίστοιχο αριθμό σπουδαστών των ΑΕΝ σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων που διαχειρίζονται, ανεξαρτήτως σημαίας. Οι κατά τα ανωτέρω ναυτολογούμενοι σπουδαστές μπορεί να απασχολούνται σε ένα ή περισσότερα πλοία της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας, κατ' επιλογήν της. Η ανωτέρω υποχρέωση ισχύει για κάθε θαλάσσια εκπαιδευτική περίοδο, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτέλεση της πρακτικής άσκησής τους επί πλοίου, με την επιφύλαξη των αναφερομένων στον όρο 8 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953 (Α' 317), όπως ισχύει.
2. Παράβαση της υποχρέωσης αυτής συνεπάγεται επιβολή προστίμου σε βάρος της εταιρίας, ποσού δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500,00) ευρώ ανά εκπαιδευόμενο υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ).
3. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ζητήματα

σχετικά με την ανωτέρω ναυτολόγηση, η διαδικασία επιβολής και είσπραξης του προστίμου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ή αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 23: Ρυθμίσεις για τους σπουδαστές των ΑΕΝ

1. Η περίπτωση β' της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του ν. 2638/1998 (Α' 204), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 225 του ν. 4072/2012 (Α' 86) και ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β) Σπουδαστές και σπουδάστριες των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), πρώτης και δεύτερης θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου, που δεν βρίσκουν θέσεις απασχόλησης για την εκτέλεση της πρακτικής άσκησης τους σε πλοία με ελληνική σημαία ή σε πλοία με σημαία τρίτης χώρας συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), επιτρέπεται, κατ' εξαίρεση, να ναυτολογηθούν σε πλοία με σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Η ως άνω θαλάσσια υπηρεσία λαμβάνεται υπόψη για την απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' τάξης Εμπορικού Ναυτικού. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της ως άνω κατ' εξαίρεση ναυτολόγησης και της αναγνώρισης δια εξαγοράς της θαλάσσιας υπηρεσίας, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια».

2. Η ισχύς της διάταξης της παραγράφου 8 του άρθρου 9 του ν. 2575/1998 (Α' 23), όπως ισχύει, παρατείνεται έως και 31-12-2015.

Άρθρο 24: Γραφείο Σταδιοδρομίας

Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου συστήνεται Γραφείο Σταδιοδρομίας, υπαγόμενο στην αρμόδια Υπηρεσία Εκπαίδευσης Ναυτικών, το οποίο έχει ως αρμοδιότητα την ενημέρωση και την παροχή κατευθύνσεων και υποδείξεων προς τους δοκίμους των ΑΕΝ, προκειμένου να διευκολυνθεί η ναυτολόγησή τους σε πλοία ναυτιλιακών εταιριών για τη συμπλήρωση της επαγγελματικής κατάρτισής τους. Το Γραφείο Σταδιοδρομίας επικοινωνεί με τις ναυτιλιακές εταιρίες, προκειμένου να διασφαλίσει την αντικειμενικότητα και διαφάνεια της ναυτολόγησης. Για το σκοπό αυτό υποστηρίζεται από ειδικό πληροφοριακό σύστημα και διαδικτυακό ιστότοπο.

Στον Οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ο οποίος προβλέπεται στο στοιχείο β' της παραγράφου 4 του άρθρου 1 του παρόντος, καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι λειτουργίας του Γραφείου Σταδιοδρομίας.

Άρθρο 25: Ρυθμίσεις για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ)

Στο τέλος του α' εδαφίου της περίπτωσης γ', καθώς και στο τέλος του β' εδαφίου της περίπτωσης ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 21 του ν. 989/1979 (Α' 260), όπως αυτές αντικαταστάθηκαν από τις αντίστοιχες περιπτώσεις γ' και ε' της παραγράφου 2 του άρθρου 30 του ν. 3450/2006 (Α' 64) και ισχύουν, προστίθενται οι λέξεις :

«ή διατελέσαντες Πρόεδροι ή Διευθύνοντες Σύμβουλοι με 15ετή τουλάχιστον υπηρεσία σε διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρία εγκατεστημένη στην Ελλάδα».

Άρθρο 26: Διάσκεψη ("Forum") επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας

1. Συνιστάται συλλογικό όργανο διαβούλευσης και διατύπωσης απόψεων με τίτλο «Διάσκεψη επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας». Σκοπός της Διάσκεψης ("Forum") είναι η οργάνωση και η συστηματοποίηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ναυτιλίας, η καταγραφή και η δημοσιοποίηση συμπερασμάτων και κατευθύνσεων, καθώς και η εισήγηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου επί των σχετικών ζητημάτων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία της Διάσκεψης, τη συμμετοχή μελών και την τήρηση σχετικού Μητρώου, τη δημοσιότητα των εργασιών της, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 27 : Φύλακες παροπλισμένων πλοίων ή πλοίων που τελούν υπό νόμιμη απαγόρευση απόπλου λόγω αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή προσωρινής διαταγής των δικαστηρίων

1. Οι εν ενεργεία ναυτικοί που προσλαμβάνονται ως φύλακες παροπλισμένων πλοίων ή πλοίων που τελούν υπό απαγόρευση απόπλου λόγω αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή προσωρινής διαταγής των δικαστηρίων, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις των εκάστοτε ισχυουσών διατάξεων, πρέπει, εκτός των άλλων προϋποθέσεων που προβλέπονται από αυτές, να είναι Έλληνες υπήκοοι ή υπήκοοι κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), ανεξαρτήτως ναυτικής ειδικότητας και να είναι ηλικίας έως εξήντα επτά (67) ετών.

2. Οι συνταξιούχοι, λόγω γήρατος, ναυτικοί που προσλαμβάνονται, κατ' εξαίρεση, ως φύλακες παροπλισμένων πλοίων ή πλοίων που τελούν υπό απαγόρευση απόπλου λόγω αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή προσωρινής διαταγής των δικαστηρίων, εφόσον δεν προσφέρονται απογεγραμμένοι ναυτικοί σύμφωνα με σημείωμα του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.), μπορεί να είναι ηλικίας έως εξήντα επτά (67) ετών.

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 του άρθρου 1 του π.δ. 280/2000 (Α' 232) και των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 7 της με αριθμό 3131.2/08/94/30-5-1994 απόφασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 449), κατά το μέρος που ρυθμίζουν κατά τρόπο διαφορετικό τα θέματα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, καθώς και οι γενικές ή ειδικές διατάξεις που ρυθμίζουν κατά τρόπο διαφορετικό τα θέματα που αναφέρονται στις ως άνω παραγράφους, καταργούνται.

Άρθρο 28: Νομιμοποίηση κτιρίων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ)

1. α. Χαρακτηρίζονται νομίμως υφιστάμενα κατά θέση, χρήση και δόμηση, το σύνολο των εγκαταστάσεων των κτιρίων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Ασπροπύργου ως έχει, επί συνολικής οικοπεδικής έκτασης των εγκαταστάσεων 58.962,35 τ.μ. όπως αυτή ορίζεται από τα στοιχεία (1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 48 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31 - 32 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 1), αποτελούμενη από το εκτός χερσαίας ζώνης λιμένα τμήμα, υπό τα στοιχεία (1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 48 - 47 - 46 - 45 - 44 - 30 - 31 - 32 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 1) έκτασης 46.280,50 τ.μ. και το εντός χερσαίας ζώνης λιμένα, υπό τα στοιχεία (48 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48) έκτασης 12.681,85 τ. μ., όπως απεικονίζονται στο υπό κλίμακα 1:500 από τον Φεβρουάριο του 2013 τοπογραφικό διάγραμμα του πολιτικού μηχανικού Χριστόφилου Γεωργίου, θεωρημένο από την αρμόδια Διεύθυνση Προμηθειών και Κτιριακών Εγκαταστάσεων τμήμα δ' (κτιριακών εγκαταστάσεων) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύεται με τον παρόντα νόμο (Παράρτημα 1) με συνολική κάλυψη κτιριακών εγκαταστάσεων 10.277,94 τ.μ. και συνολική δόμηση 17.699,71 τ.μ.

β. Νομιμοποιούνται ως έχουν επί της ανωτέρω συνολικής έκτασης, οι προσχώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί και οι λιμενικές εγκαταστάσεις που έχουν ανεγερθεί εντός της χερσαίας λιμενικής ζώνης και περικλείονται από τα στοιχεία (48 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48) έκτασης 12.681,85 τ. μ., τα κτίρια και οι κατασκευές που βρίσκονται επ' αυτών, και συγκεκριμένα, ο προσήνεμος μώλος (στοιχ. 19-24), το κρηπίδωμα (στοιχ. 13- 19), ο υπήνεμος μώλος (στοιχ. 8-13) και το μέτωπο των έργων προστασίας της ακτογραμμής (στοιχ. 24-26), όπως αυτά απεικονίζονται υπό τα αντίστοιχα στοιχεία στο ανωτέρω τοπογραφικό διάγραμμα.

2. Χαρακτηρίζεται νομίμως υφιστάμενο κατά θέση, χρήση και δόμηση, το κτίριο Διοικητηρίου Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Σύρου υπό στοιχεία κάτοψης (16 - 17 - 18 - 19 - 16), ευρισκόμενο εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Ερμούπολης και εκτός αιγιαλού, παραλίας και εκτός χερσαίας ζώνης λιμένα, ως έχει, επί συνολικής οικοπεδικής έκτασης των εγκαταστάσεων 1.224,77 τ.μ. όπως αυτή ορίζεται από τα στοιχεία (1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 13 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 1), όπως απεικονίζονται στο υπό κλίμακα 1:250 από τον Δεκέμβριο 2012 τοπογραφικό διάγραμμα πολιτικού μηχανικού Τ.Ε. Μονογιού Χαράλαμπου, θεωρημένο από την αρμόδια Διεύθυνση Προμηθειών και Κτιριακών Εγκαταστάσεων τμήμα δ' (κτιριακών εγκαταστάσεων) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύεται με τον παρόντα νόμο (Παράρτημα 2) με συνολική κάλυψη κτιρίου 143,57 τ.μ. και συνολική δόμηση 287,14 τ.μ.

3. Χαρακτηρίζονται νομίμως υφιστάμενα κατά θέση, χρήση και δόμηση, το σύνολο των εγκαταστάσεων των κτιρίων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Ηλείου ως έχει, επί συνολικής οικοπεδικής έκτασης των εγκαταστάσεων 35.887,53 τ.μ. όπως αυτή ορίζεται από τα στοιχεία (1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31 - 32 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 -

46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 1), όπως απεικονίζονται στο υπό κλίμακα 1:500 από τον Ιανουάριο του 2013 τοπογραφικό διάγραμμα του πολιτικού μηχανικού Αναστασόπουλου Ανδρέα, θεωρημένο από την αρμόδια Διεύθυνση Προμηθειών και Κτιριακών Εγκαταστάσεων τμήμα δ' (κτιριακών εγκαταστάσεων) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύεται με τον παρόντα νόμο (Παράρτημα 1) με συνολική κάλυψη κτιριακών εγκαταστάσεων 7.522,29 τ.μ. και συνολική δόμηση 10.746,43 τ.μ.

4. Η παράγραφος 4 του άρθρου 5 του ν. 4081/2012 (Α' 184) εφαρμόζεται υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις για την επισκευή των ανωτέρω κτιρίων των ΑΕΝ. Στην περίπτωση συντάξεως μελετών από ιδιώτες μελετητές, αυτές πρέπει να εγκρίνονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το προηγούμενο εδάφιο ισχύει και στην περίπτωση της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 4081/2012. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην κατάρτιση, υπογραφή και εκτέλεση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια των σχετικών συμβάσεων.

Άρθρο 29: Ρυθμίσεις σχετικές με εισφορές και πόρους υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ)

1. α) Η παράγραφος 4 του άρθρου 3 του ν.δ. 99/1973 (Α' 173), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Από τις εισπραττόμενες από το ΝΑΤ ετήσιες εισφορές υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, ποσοστό μηδέν κόμμα εβδομήντα πέντε τοις εκατό (0,75%), αποδίδεται ετησίως και εντός του πρώτου τριμήνου από τη λήξη εκάστου έτους, απευθείας στα αναγνωρισμένα επαγγελματικά σωματεία πλοιοκτητών φορτηγών πλοίων για μέλη τους μέχρι 3.000 GRT και στα αναγνωρισμένα επαγγελματικά σωματεία επιβατικών ή ακτοπλοϊκών πλοίων, ανεξαρτήτως χωρητικότητας. Το αποδιδόμενο ποσό προσδιορίζεται αναλογικά, βάσει της εισφέρουσας στο ΚΝΕ ολικής χωρητικότητας κάθε επαγγελματικού σωματείου, όπως η αναλογία αυτή καθορίζεται από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) κατά την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους. Το ανωτέρω ποσό, το οποίο δεν υπερβαίνει συνολικά το ποσό των πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, αποδίδεται στα επαγγελματικά σωματεία με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και διατίθεται για την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα, την προαγωγή του μορφωτικού και επαγγελματικού εν γένει επιπέδου των ναυτικών και των ασχολούμενων περί την ναυτιλία, όπως επίσης και για την παρακολούθηση των διεθνών ναυτιλιακών εξελίξεων και συμμετοχή σε πάσης φύσεως συναφείς εκδηλώσεις και διεθνείς διασκέψεις και συνέδρια».

β) Η ισχύς της ανωτέρω παραγράφου αρχίζει από 1^{ης} Ιανουαρίου 2012.

2. Επιτρέπεται η παραχώρηση της χρήσης, έναντι χρηματικού ανταλλάγματος υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, των προσομοιωτών των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό την επιμόρφωση των στελεχών τους. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, η διάρκεια της παραχώρησης, το ύψος του ανταλλάγματος και της

καταβλητέας εγγύησης, οι υποχρεώσεις των παραχωρησιούχων επιχειρήσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 30: Καθορισμός οργανικής σύνθεσης επιβατηγών και επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων

1. Κατά τη χρονική περίοδο από 1^η Νοεμβρίου μέχρι και 31^η Μαρτίου, η οργανική σύνθεση προσωπικού γενικών υπηρεσιών επιβατηγών και επιβατηγών/οχηματαγωγών που εκτελούν δρομολογιακούς πλόες μεταξύ λιμένων της ημεδαπής συνολικής απόστασης από το λιμένα αφετηρίας μέχρι το λιμένα προορισμού μεγαλύτερης των 30 ν.μ. καθορίζεται ως ακολούθως, εκτός πλοίων της κατηγορίας αυτής δρομολογημένων σε γραμμές Αργοσαρωνικού, αυτών που εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζόμενων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και εκείνων των οποίων η σύνθεση καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου:

α) Προσωπικό Οικονομικών Υπηρεσιών:

αα) για αριθμό επιβαινόντων από 100 έως 400, ένας (01) Οικονομικός Αξιωματικός Α' ή Β'.

ββ) για αριθμό επιβαινόντων από 401 έως 800, ένας (01) Οικονομικός Αξιωματικός Α' και ένας (01) Δόκιμος Οικονομικός Αξιωματικός.

γγ) για αριθμό επιβαινόντων από 801 και άνω, ένας (01) Οικονομικός Αξιωματικός Α' και ένας (01) Οικονομικός Αξιωματικός Β'.

β) Προσωπικό Τροφοδοσίας:

αα) για αριθμό κλινών επιβατών από 51-300, ένας (01) Βοηθός Φροντιστή.

ββ) για αριθμό κλινών επιβατών από 301 -600, ένας (01) Φροντιστής και ένας (01) Βοηθός Φροντιστή.

γγ) για αριθμό κλινών επιβατών από 601 και άνω, ένας (01) Φροντιστής, ένας (01) Βοηθός Φροντιστής και ένας (01) Μαθητευόμενος Φροντιστής.

Εφόσον δεν προσφέρεται παρασκευαζόμενη επί του πλοίου τροφή, προσλαμβάνεται μόνον ένας (01) Βοηθός Φροντιστή.

γ) Προσωπικό Ενδιαιτημάτων:

Η καθοριζόμενη από την κείμενη νομοθεσία σύνθεση σε Θαλαμηπόλους, Επικούρους και Τραπεζοκόμους μειούται κατά το ήμισυ (1/2).

δ) Προσωπικό Μαγειρείου:

αα) 150, 01-750 κ.ο.χ., ένας (01) Μάγειρας Β' ή Γ'.

ββ) 750,01-1250 κ.ο.χ., ένας (01) Μάγειρας Α' ή Β' και ένας (01) Χυτροκαθαριστής.

γγ) 1250,01-2500 κ.ο.χ., ένας (01) Μάγειρας Α', ένας (01) Μάγειρας Β' ή Γ' και ένας (01) Χυτροκαθαριστής.

δδ) 2500,01 - 8000 κ.ο.χ., ένας (01) Μάγειρας Α', ένας (01) Μάγειρας Β' ή Γ' και δύο (02) Χυτροκαθαριστές.

εε) 8000,01 κ.ο.χ. και άνω, ένας (01) Αρχιμάγειρας, ένας (01) Μάγειρας Α', ένας (01) Μάγειρας Β' ή Γ' και δύο (02) Χυτροκαθαριστές.

ε) Προσωπικό Μαγειρείου, εφόσον δεν παρέχεται στους επιβάτες τροφή παρασκευαζομένη εντός του πλοίου:

αα) μέχρι 2000 κ.ο.χ., ένας (01) Μάγειρας Β' ή Γ'.

ββ) 2000, 01 - 8000 κ.ο.χ., ένας (01) Μάγειρας Α' ή Β' και ένας (01) Χυτροκαθαριστής.

γγ) 8000,01 και άνω, ένας (01) Μάγειρας Α', ένας (01) Μάγειρας Β' ή Γ' και δύο (02) Χυτροκαθαριστές.

2. Ως αριθμός επιβαινόντων για τις περιπτώσεις της παραγράφου 1α υπολογίζεται ο μέσος όρος του αριθμού επιβαινόντων, όπως καθορίζεται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας ή στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης του πλοίου κατά Θέρος και Χειμώνα. Σε περίπτωση που από το κλάσμα της παραγράφου 1γ προκύπτει δεκαδικός αριθμός, η στρογγυλοποίηση γίνεται προς τα κάτω.

Άρθρο 31: Ρυθμίσεις σχετικές με τη χορήγηση αδειών ναυτικής ικανότητας στο Εμπορικό Ναυτικό

1. Με διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζονται οι ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσης για την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας από τους αξιωματικούς που προέρχονται από το Πολεμικό Ναυτικό ή το Λιμενικό Σώμα, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση STCW 1978, όπως αυτές έχουν εξειδικευθεί από τον κυρωτικό αυτής ν. 1314/1983 (Α' 2) και τις σχετικές κανονιστικές ρυθμίσεις. Με το ίδιο διάταγμα καθορίζεται ο τρόπος απόδειξης και πιστοποίησης των νομίμων προσόντων των αξιωματικών, οι σχετικές διαδικασίες ελέγχου αυτών, θέματα σχετικά με την κάλυψη δαπανών φοίτησης, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Τα άρθρα 17-25 του β.δ. της 3/18.2.1954 (Α' 27), όπως και κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη περί απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για προερχόμενους από Πολεμικό Ναυτικό, Λιμενικό Σώμα και άλλες ειδικές κατηγορίες, κατά το μέρος που ρυθμίζουν την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας με τρόπο διαφορετικό σε σχέση με την ανωτέρω Διεθνή Σύμβαση και τις σχετικές κανονιστικές ρυθμίσεις, καταργούνται.

Κεφάλαιο ΣΤ: Ανάπτυξη ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Άρθρο 32 : Εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων

1. Το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), όπως ισχύει, αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπηση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η ανωτέρω δυνατότητα παρέχεται κατ' εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιασδήποτε χωρητικότητας. Στην απόφαση αυτή καθορίζεται το είδος των εργασιών ή υπηρεσιών, τις οποίες παρέχει το γραφείο ή υποκατάστημα και γενικά οι όροι λειτουργίας του.

Η παρεχόμενη κατά τα ανωτέρω άδεια εγκατάστασης έχει πενταετή ισχύ και δεν δύναται να ανακληθεί πριν από την πάροδο του χρόνου αυτού, ο οποίος αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Κατά το χρονικό αυτό διάστημα δεν δύναται να μεταβληθούν οι όροι με τους οποίους χορηγήθηκε άδεια εγκαταστάσεως, χωρίς τη συναίνεση της επιχειρήσεως. Η άδεια εγκατάστασης ανανεώνεται μετά την λήξη της πενταετίας αυτοδίκαια για ίσο χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτείται έκδοση νέας υπουργικής απόφασης, εφόσον κατά το χρόνο λήξης της εξακολουθούν να ισχύουν οι γενικοί και ειδικοί όροι που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της αρχικής άδειας εγκατάστασης.

Σε περίπτωση παραβάσεως κάποιου όρου της άδειας εγκαταστάσεως, του α.ν. 378/1968 ή των διατάξεων του παρόντος άρθρου εκ μέρους της επιχειρήσεως στην οποία χορηγήθηκε η άδεια, δύναται αυτή να ανακαλείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Οι απαλλαγές που προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 3 αίρονται από το χρόνο που έγινε η παράβαση.

Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα που αφορούν στα απαιτούμενα δικαιολογητικά και τη διαδικασία για την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια».

2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 25 του ν.27/1975 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου δύναται να αυξάνεται το προβλεπόμενο στην προηγούμενη παράγραφο κατώτατο όριο εισαγωγής συναλλάγματος ή ευρώ για κάλυψη δαπανών λειτουργίας γραφείων ή υποκαταστημάτων, τα οποία εγκαθίστανται μετά την έναρξη της ισχύος της απόφασης αυτής.

Το ποσό της τραπεζικής εγγύησης προς το Δημόσιο για τη συμμόρφωση του γραφείου ή υποκαταστήματος προς τους όρους της απόφασης, καθώς και η προβλεπόμενη διαδικασία για την κατάπτωση ή την επιστροφή της, καθορίζονται με αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η εγγύηση κατατίθεται στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και η κατάπτωση ή η επιστροφή της πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισηγήσεως της αρμόδιας Διευθύνσεως του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η εκδούσα την εγγύηση Τράπεζα υποχρεούται εντός δέκα (10) ημερών από της κοινοποίησής της σχετικής αποφάσεως καταπτώσεως του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, να καταθέσει το προϊόν της εγγύησης στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (ΔΟΥ) Εσόδων Αθηνών.

Το ποσό της εγγύησης δεν δύναται να είναι κατώτερο των πέντε χιλιάδων (5.000) δολαρίων ΗΠΑ.

Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα που αφορούν στα δικαιολογητικά υποβολής των ετησίων στοιχείων δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιριών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής».

3. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 25 του ν.27/1975, όπως ισχύει, καταργούνται, οι δε παράγραφοι 6, 7, 8, 9 και 10 αναριθμούνται σε 4, 5, 6, 7 και 8 αντιστοίχως.

4. Η παράγραφος 6, όπως αναριθμήθηκε σύμφωνα με την ως άνω παράγραφο 3, αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Επιχειρήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 5 του παρόντος άρθρου, οι οποίες διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία, δύναται κατ' εξαίρεση να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που διενεργούνται από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και να εισπράττουν το ναύλο σε ευρώ. Ο εισπραττόμενος για τις ανωτέρω μεταφορές ναύλος δύναται να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη λοιπών δαπανών εκτός των ετησίων δαπανών λειτουργίας του γραφείου στην Ελλάδα».

Κεφάλαιο Ζ' : Ζητήματα νησιωτικής πολιτικής

Άρθρο 33: Ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων – Εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας

Η παράγραφος 1 του άρθρου 7 του ν. 4048/2012 (Α' 34) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. α) Κάθε σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, καθώς και κανονιστική απόφαση μείζονος οικονομικής ή κοινωνικής σημασίας συνοδεύεται από ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων, στην οποία περιλαμβάνονται και η τεκμηρίωση της τήρησης των αρχών του άρθρου 2, τα οριζόμενα στις περιπτώσεις α' έως δ' του άρθρου 4, καθώς και οι ενδεχόμενες συνέπειες στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών. Για την τελευταία ως άνω περίπτωση, απαιτείται ειδική τεκμηρίωση και αξιολόγηση και προς το σκοπό αυτό αναζητείται υποχρεωτικά η προηγούμενη γνώμη της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

β) Η ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων υποβάλλεται μαζί με το σχέδιο των διατάξεων στο Γραφείο Καλής Νομοθέτησης που προβλέπεται στο άρθρο 14».

Άρθρο 34: Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής

1. Συνιστάται Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ), που λειτουργεί στο πλαίσιο της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. 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.

2. Το ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ αποτελείται από :

α) Το Γενικό Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ως Πρόεδρο,

και ως μέλη:

β) Το Γενικό Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ο οποίος αναπληρώνει τον Πρόεδρο, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματός του,

γ) Τους Γενικούς Γραμματείς, τους οποίους θα ορίσουν, ανά ένα, τα Υπουργεία Εσωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Υγείας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Τουρισμού, νομίμως αναπληρούμενους,

δ) Τους Γενικούς Γραμματείς των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων Αιγαίου, Κρήτης, και Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων, νομίμως αναπληρούμενους,

- ε) Τους Περιφερειάρχες Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου, Κρήτης και Ιονίων Νήσων, αναπληρούμενους από Αντιπεριφερειάρχες που οι ίδιοι ορίζουν, καθώς και τους Αντιπεριφερειάρχες Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης που έχουν στην αρμοδιότητά τους νησιά,
- στ) Πέντε (5) εκπροσώπους της πρωτοβάθμιας αυτοδιοίκησης που προέρχονται από κάθε Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.) Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου, Κρήτης και Ιονίων νήσων, οριζόμενους με τους αναπληρωτές τους από τα αντίστοιχα Διοικητικά Συμβούλια των Π.Ε.Δ., καθώς και έναν (1) εκπρόσωπο των υπολοίπων νησιωτικών δήμων της χώρας με τον αναπληρωτή του οριζόμενο από την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ),
- ζ) Πέντε (5) εκπροσώπους των Επιμελητηρίων, από τους οποίους οι τέσσερις (4) θα προέρχονται από τα αντίστοιχα Επιμελητήρια των Περιφερειών Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου, Κρήτης και Ιονίων Νήσων και ένας (1) από τα Επιμελητήρια των Νομών που έχουν νησιά. Οι ανωτέρω ορίζονται μαζί με τους αναπληρωτές τους από το Διοικητικό Συμβούλιο του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ),
- η) Έναν (1) εκπρόσωπο του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδας, οριζόμενο με τον αναπληρωτή του από το Διοικητικό Συμβούλιο του ίδιου Επιμελητηρίου, προερχόμενο από νησιωτική περιοχή,
- θ) Έναν (1) εκπρόσωπο του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΤΕΕ), προερχόμενο από Παραρτήματα που εδρεύουν στο Αιγαίο ή την Κρήτη ή το Ιόνιο, οριζόμενο με τον αναπληρωτή του από το Διοικητικό Συμβούλιο του ίδιου Επιμελητηρίου,
- ι) Έναν (1) εκπρόσωπο του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΟΕΕ), προερχόμενο από Παραρτήματα που εδρεύουν στο Αιγαίο ή την Κρήτη ή το Ιόνιο, οριζόμενο με τον αναπληρωτή του από το Διοικητικό Συμβούλιο του ίδιου Επιμελητηρίου,
- ια) Έναν (1) εκπρόσωπο του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΓΕΩΤΕΕ), προερχόμενο από Παραρτήματα που εδρεύουν στο Αιγαίο ή την Κρήτη ή το Ιόνιο, οριζόμενο με τον αναπληρωτή του από το Διοικητικό Συμβούλιο του ίδιου Επιμελητηρίου,
- ιβ) Δύο (2) εκπροσώπους της Πανελλήνιας Συνομοσπονδίας Ενώσεων Γεωργικών Συνεταιρισμών (ΠΑΣΕΓΕΣ), εκ των οποίων ένας (1) προέρχεται από τους αγρότες και ένας (1) από τους αλιείς. Οι ανωτέρω μαζί με τους αναπληρωτές τους ορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΠΑΓΕΣΕΣ, από τις αντίστοιχες Ενώσεις του Βορείου ή Νοτίου Αιγαίου ή Κρήτης ή Ιονίου,
- ιγ) Έναν (1) εκπρόσωπο του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.),

- ιδ) Έναν (1) εκπρόσωπο του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών,
- ιε) Έναν (1) εκπρόσωπο του Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (ΗΑΤΤΑ),
- (ιστ) Έναν (1) εκπρόσωπο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.με.Α.),
- ιζ) Τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αρμοδιότητα της οποίας ανατίθεται η ευθύνη λειτουργίας του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ, αναπληρούμενο από το νόμιμο αναπληρωτή του.
- 3.** Καθήκοντα γραμματέα ανατίθενται σε μόνιμο υπάλληλο της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, οριζόμενο μαζί με τον αναπληρωτή του από τον Πρόεδρο του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ.
- 4.** Η ευθύνη λειτουργίας του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. ανατίθεται στην αρμόδια για νησιωτική πολιτική Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία διενεργεί και τη διοικητική και τεχνική υποστήριξη του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ.
- 5.** Η θητεία των μελών του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ είναι διετής. Η πρώτη θητεία των μελών λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2014.
- 6.** Σε περίπτωση απώλειας της ιδιότητας των μελών, αυτά αντικαθίστανται. Η θητεία του αντικαταστάτη λήγει όπως και των υπολοίπων μελών.
- 7.** Το ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ συνεδριάζει τουλάχιστον δύο (2) φορές κατ' έτος σε τόπο, χρόνο και με ημερήσια διάταξη, που καθορίζονται με την πρόσκληση του Προέδρου του.
- 8.** Για τη συμμετοχή τους στο ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ τα μέλη δεν λαμβάνουν οιαδήποτε αποζημίωση, οι δε δαπάνες μετακίνησης και διαμονής των μελών του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ βαρύνουν τους προϋπολογισμούς των φορέων προέλευσής τους.
- 9.** Η λειτουργία του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ καθορίζεται με εσωτερικό κανονισμό που εγκρίνεται από την ολομέλειά του.

Άρθρο 35 : Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής

Η παράγραφος 1 του άρθρου 208 του ν. 3852/2010 (Α' 87) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. α) Με διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, συνιστάται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής, το οποίο υπάγεται στην εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.

β) Έδρα του Ινστιτούτου ορίζεται η έδρα της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Το Ινστιτούτο υποστηρίζεται γραμματειακά από τη Γενική

Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και επιστημονικά από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

γ) Το Ινστιτούτο ενεργεί ως σύμβουλος των Υπουργείων Ναυτιλίας και Αιγαίου και Εσωτερικών, καθώς και του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για τα θέματα χάραξης και άσκησης πολιτικών ως προς τις νησιωτικές περιοχές και συνεργάζεται με ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα και ερευνητικά ινστιτούτα της ημεδαπής και της αλλοδαπής. Για το σκοπό αυτό συντάσσει και υποβάλλει ετήσια έκθεση απολογισμού της δράσης του στον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων.

δ) Με το ανωτέρω διάταγμα καθορίζεται ο τρόπος οργάνωσης, διοίκησης και λειτουργίας του Ινστιτούτου, εξειδικεύονται οι σκοποί του, προσδιορίζονται οι πόροι και τα έσοδά του και ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια».

Κεφάλαιο Η': Προστασία δικαιωμάτων επιβατών ακτοπλοΐας

Άρθρο 36 : Τροποποίηση του ν. 3709/2008

1. Η παράγραφος 4 του άρθρου 2 του ν. 3709/2008 (Α' 213) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. «Άτομο με αναπηρία» ή «άτομο με μειωμένη κινητικότητα» είναι οποιοδήποτε άτομο η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητηρίας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας ή λόγω ανικανότητας από οποιαδήποτε άλλη αιτία ή λόγω ηλικίας και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του ατόμου αυτού».

2. Στο άρθρο 2 του ν. 3709/2008 προστίθενται παράγραφοι 9, 10 και 11, ως ακολούθως:

«9. «Λιμενικός τερματικός σταθμός» είναι τερματικός σταθμός, στελεχωμένος από μεταφορέα ή φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού, σε λιμένα με εγκαταστάσεις, όπως χώρους ελέγχου εισιτηρίων, εκδοτήρια εισιτηρίων ή αίθουσες αναμονής, και προσωπικό για την επιβίβαση ή την αποβίβαση επιβατών που χρησιμοποιούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών ή συμμετέχουν σε κρουαζιέρα.

10. «Φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού» είναι ιδιωτικός ή δημόσιος φορέας στο έδαφος ενός κράτους μέλους που είναι υπεύθυνος για τη διοίκηση και τη διαχείριση λιμενικού τερματικού σταθμού.

11. «Συνθήκες πρόσβασης» είναι κατάλληλοι κανόνες, οδηγίες και πληροφόρηση σχετικά με την προσβασιμότητα των λιμενικών τερματικών σταθμών και των πλοίων, καθώς και των εγκαταστάσεών τους, για τα άτομα με αναπηρία ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα».

3. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως :

«γ) Την τροποποίηση του εισιτηρίου του, εφόσον διατίθενται θέσεις για το ίδιο ή άλλο ταξίδι μέχρι και σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από τον προγραμματισμένο απόπλου του πλοίου».

4. Η παράγραφος 3 του άρθρου 4 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Καθορίζεται ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλεται για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος και κοινωνικής πολιτικής, η χορήγηση έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται ο παρών νόμος στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα με ποσοστό αναπηρίας 80% και άνω, με την επίδειξη σχετικής απόφασης των αρμόδιων υγειονομικών επιτροπών του Κέντρου Πιστοποίησης Αναπηρίας (ΚΕ.Π.Α) ή των υγειονομικών επιτροπών της αρμόδιας διοικητικής Αρχής ή ασφαλιστικού φορέα μέχρι

την ημερομηνία λήξης της ισχύος τους. Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στα αναπηρικά ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινείται ο δικαιούχος του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον αυτά φέρουν ειδικές πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων των Ατόμων με Αναπηρίες (ΔΕΛΤΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ «ΑΜΑ»). Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στο συνοδό του δικαιούχου του πρώτου εδαφίου, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία-τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down. Αν ο μεταφορέας απαιτήσει συνοδεία για το άτομο με μειωμένη κινητικότητα, τότε ο συνοδός μεταφέρεται δωρεάν».

5. Στο άρθρο 4 του ν. 3709/2008 προστίθεται παράγραφος 4, ως ακολούθως:

«4. Οι επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων συνθηκών πρόσβασης, δικαιούνται την παροχή δωρεάν συνδρομής, όπως ορίζεται στα παραρτήματα II και III του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010, σε λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασης, και επί πλοίου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 10 του Κανονισμού και υπό τους όρους παροχής συνδρομής που ορίζουν τα άρθρα 11 και 12 του Κανονισμού».

6. Η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη βλάβη ή απώλεια των αποσκευών εντός του πλοίου, εφόσον αυτές παραδίδονται για φύλαξη και εκδίδεται σχετική απόδειξη. Στις περιπτώσεις που ο μεταφορέας απαιτεί από τον επιβάτη να τοποθετεί τις αποσκευές του σε συγκεκριμένο χώρο εναπόθεσης αποσκευών, υποχρεούται στην έκδοση σχετικής απόδειξης και στη φύλαξη αυτών».

7. Στο άρθρο 5 του ν. 3709/2008 προστίθεται παράγραφος 3 ως ακολούθως:

«3. Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη φθορά ή απώλεια του εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητά του και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να παρασχεθεί προσωρινός εξοπλισμός αντικατάστασης που να συνιστά κατάλληλη εναλλακτική λύση. Η αποζημίωση που καταβάλλεται από το μεταφορέα αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης του σχετικού εξοπλισμού ή κατά περίπτωση, στις δαπάνες επισκευής».

8. Το άρθρο 6 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 6

Καθυστέρηση απόπλου

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης του απόπλου πλοίου πάνω από 90 λεπτά από την προγραμματισμένη ώρα, λόγω βλάβης ή ζημιάς του πλοίου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να του καταβληθεί ως αποζημίωση το αντίτιμο του εισιτηρίου επιβάτη και οχήματος.

2. Εάν ο επιβάτης δεν ασκήσει τα δικαιώματά του σύμφωνα με την παράγραφο 1, δικαιούται τα κατωτέρω:

α. Με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, να λάβει ελαφρά γεύματα ή αναψυκτικά, να διαμείνει επί του πλοίου καθ' όλο το χρόνο της καθυστέρησης και να προωθηθεί στον προορισμό του θαλάσσιου ταξιδιού με το ίδιο πλοίο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο.

β. Με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, να λάβει τροφή, όταν η καθυστέρηση εκτείνεται πέραν των τεσσάρων (4) ωρών από την προγραμματισμένη αρχικώς ώρα απόπλου και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό και καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία (1) ή περισσότερες νύχτες ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης. Η μεταφορά του επιβάτη από και προς το λιμένα αναχώρησης γίνεται με έξοδα του μεταφορέα. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις (3), κατ' ανώτατο όριο.

γ. Να λάβει χρηματική αποζημίωση ποσοστού 25% επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του με το ίδιο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα και η καθυστέρηση από τον προγραμματισμένο χρόνο άφιξης του στον προορισμό του ήταν: αα) μια (1) ώρα σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής μέχρι και τεσσάρων (4) ωρών· ββ) δύο (2) ώρες σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των τεσσάρων (4), αλλά όχι άνω των οκτώ (8) ωρών· γγ) τρεις (3) ώρες, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των οκτώ (8), αλλά όχι άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών· ή δδ) έξι (6) ώρες, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών. Αν η καθυστέρηση υπερβαίνει το διπλάσιο του χρόνου που αναφέρεται στις ανωτέρω υποπεριπτώσεις, η αποζημίωση ανέρχεται στο 50% της τιμής του εισιτηρίου. Το δικαίωμα αυτό ασκείται στο λιμένα αναχώρησης ή άφιξης του πλοίου.

δ. Να λάβει χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη, καθώς και τον καταβληθέντα ναύλο μεταφοράς οχήματος ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον δεν προωθηθεί στον προορισμό του σε εύλογο χρόνο με το ίδιο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο με υπαιτιότητα του μεταφορέα. Ο εύλογος χρόνος δεν μπορεί να υπερβαίνει τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου».

9. Το άρθρο 7 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 7

Καθυστέρηση - διακοπή ταξιδιού

1. Στην περίπτωση καθυστέρησης του ταξιδιού λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης δικαιούται:

- α. να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, οπότε του οφείλεται και η τιμή του εισιτηρίου επιβάτη που αναλογεί για το υπολειπόμενο τμήμα της διαδρομής με το ίδιο πλοίο στην ίδια θέση και η τιμή του εισιτηρίου οχήματος που αντιστοιχεί στο τμήμα μεταξύ του τελικού προορισμού και του λιμένα αποβίβασής του ή
- β. να συνεχίσει το ταξίδι και σε περίπτωση καθυστερημένης άφιξης του στον προορισμό του, να λάβει χρηματική αποζημίωση ποσοστού 25% επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, για καθυστέρηση τουλάχιστον: αα) μιας (1) ώρας σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής μέχρι και τεσσάρων (4) ωρών· ββ) δύο (2) ωρών σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των τεσσάρων (4), αλλά όχι άνω των οκτώ (8) ωρών· γγ) τριών (3) ωρών, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των οκτώ (8), αλλά όχι άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών· ή δδ) έξι (6) ωρών, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών. Εάν η καθυστέρηση υπερβαίνει το διπλάσιο του χρόνου που αναφέρεται στις ανωτέρω υποπεριπτώσεις, η αποζημίωση ανέρχεται στο 50 % της τιμής του εισιτηρίου.
2. Ομοίως ο επιβάτης δικαιούται χρηματική αποζημίωση ποσοστού 25% ή 50% επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων στην περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σε ενδιάμεσο λιμάνι, λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου και εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του με άλλο πλοίο με καθυστέρηση σύμφωνα με τις ανωτέρω υποπεριπτώσεις με στοιχεία αα) έως δδ) της περίπτωσης β' της παραγράφου 1.
3. Σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σε ενδιάμεσο λιμάνι, λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου και εφόσον δεν προωθήθηκε στον προορισμό του με άλλο πλοίο με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, ο επιβάτης, εφόσον δεν ασκήσει δικαίωμα υπαναχώρησης από τη σύμβαση, δικαιούται:
- α. Να λάβει τροφή, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα καθ' όλο το χρόνο αναμονής μέχρι τη συνέχιση του ταξιδιού του και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό και καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία (1) ή περισσότερες νύχτες ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης. Η μεταφορά του επιβάτη από και προς το λιμένα αναχώρησης γίνεται με έξοδα του μεταφορέα. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις (3), κατ' ανώτατο όριο και β. χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων.
4. Η άσκηση ενός εκ των δικαιωμάτων που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 3 του παρόντος αποδεικνύεται με ενυπόγραφη συμπλήρωση από τον επιβάτη σχετικού εντύπου, που χορηγείται από το μεταφορέα κατά την ενημέρωση του επιβάτη για το γεγονός της καθυστέρησης ή διακοπής του ταξιδιού».
- 10.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 8 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Ο επιβάτης δικαιούται επίσης, με μέριμνα και δαπάνες του μεταφορέα, να λάβει τροφή και κατάλυμα στο λιμάνι ανταπόκρισης, όταν εξαιτίας της απώλειας

ανταπόκρισης, αναγκάστηκε να αναχωρήσει για τον τελικό προορισμό του την επομένη ημέρα από την άφιξή του ή καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία (1) ή περισσότερες νύχτες ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις (3), κατ' ανώτατο όριο».

11. Στο άρθρο 8 του ν. 3709/2008 προστίθεται παράγραφος 3 ως ακολούθως:

«3. Σε κάθε άλλη περίπτωση απώλειας ανταπόκρισης, εκτός των περιπτώσεων της παραγράφου 1, ο μεταφορέας και, κατά περίπτωση, ο φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού, καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες να ενημερώσουν τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σχετικά με εναλλακτικές ανταποκρίσεις και μεριμνούν ώστε τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να λάβουν τις πληροφορίες που απαιτούνται σε προσβάσιμη μορφή».

12. α. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 10 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

« Η αποζημίωση πρέπει να είναι πλήρης και να καλύπτει κάθε ζημία, την οποία ο επιβάτης αποδεδειγμένα υπέστη εκ του λόγου αυτού».

β. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 10 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Αρμόδιο κατά τόπο δικαστήριο για την εκδίκαση των διαφορών της προηγούμενης παραγράφου είναι το δικαστήριο της έδρας του μεταφορέα».

13. Το άρθρο 12 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 12

Καταγγελίες - παράπονα επιβατών

Για κάθε παράπονο ή καταγγελία κατά τη διάρκεια του πλου οι επιβάτες δύνανται να απευθύνονται στον ορισμένο για το σκοπό αυτό αξιωματικό του πλοίου και μετά το πέρας του ταξιδιού στον εκδότη του εισιτηρίου ή στο μεταφορέα ή στις Λιμενικές Αρχές. Για παράπονα ή καταγγελίες που αφορούν σε συνθήκες πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα σε λιμάνια και πλοία ή καταγγελίες που αφορούν στις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 «για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004» και δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου, οι επιβάτες δύνανται να απευθύνονται στο φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού του λιμένα ή στο μεταφορέα ή στις Λιμενικές αρχές. Με μέριμνα του μεταφορέα και του φορέα διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα, τοποθετούνται σε εμφανή σημεία του πλοίου και του λιμένα, αντίστοιχα, έντυπα υποβολής παραπόνων στην ελληνική και αγγλική γλώσσα αναφορικά με τις προσφερθείσες, στο λιμένα και επί του πλοίου υπηρεσίες. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο του εντύπου, η αρμόδια υπηρεσία ή υπηρεσίες εποπτείας, διαχείρισης των παραπόνων και στατιστικής καταγραφής αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής».

14. Η παράγραφος 1 του άρθρου 13 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Η επιστροφή ή η τροποποίηση του εισιτηρίου από τον επιβάτη γίνεται στον εκδότη αυτού ή στον κατά λιμένα οριζόμενο από το μεταφορέα ναυτικό πράκτορα που νομιμοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις να εκδίδει εισιτήρια επιβατών και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων για το συγκεκριμένο πλοίο».

15. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 10 του άρθρου 14 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Σε περίπτωση μη επιθυμίας του επιβάτη να γνωστοποιήσει στοιχεία επικοινωνίας, αυτή καταχωρείται από τον εκδότη στο Ηλεκτρονικό Σύστημα Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων Επιβατών και Αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων (Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Α.)».

16. Στο άρθρο 14 του ν. 3709/2008 προστίθεται παράγραφος 12 ως ακολούθως:

«12. Σε περίπτωση ατόμου με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, να ενημερώνει τον εκδότη του εισιτηρίου ή το μεταφορέα ότι έχει ανάγκη συνδρομής το αργότερο σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από την παροχή της συνδρομής και να βρίσκεται σε προκαθορισμένο σημείο σε συγκεκριμένη ώρα, η οποία δεν υπερβαίνει τα εξήντα (60) λεπτά πριν από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου. Επιπλέον, κατά την κράτηση ή προέκδοση του εισιτηρίου, να κοινοποιεί στο μεταφορέα τις ειδικές του ανάγκες για κατάλυμα, κάθισμα ή τις απαιτούμενες υπηρεσίες ή την ανάγκη να φέρει μαζί του ιατρικό εξοπλισμό».

17. Οι παράγραφοι 3, 6, 8 και 9 του άρθρου 15 του ν. 3709/2008 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«3. Να προσδιορίζει στο εισιτήριο το πλοίο, το ταξίδι, την ημερομηνία, την ώρα αναχώρησης, καθώς επίσης και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Πριν από την παράδοση του εισιτηρίου να ενημερώνει και προφορικά τον επιβάτη για το όνομα του πλοίου, το ταξίδι, την ημερομηνία και την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και άφιξης».

«6. Να ενημερώνει τηλεφωνικώς ή μέσω μηνύματος SMS ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τους επιβάτες, οι οποίοι, κατά την έκδοση του εισιτηρίου, είχαν γνωστοποιήσει στοιχεία επικοινωνίας σε περίπτωση ματαίωσης - ακύρωσης, αλλαγής ή καθυστέρησης των προγραμματισμένων δρομολογίων. Ειδικά σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστερημένης άφιξης ή αναχώρησης του πλοίου, να ενημερώνει τους επιβάτες που αναχωρούν από τους λιμενικούς τερματικούς σταθμούς για την κατάσταση, το συντομότερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο τριάντα (30) λεπτά, μετά από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, για την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και άφιξης αμέσως μόλις έχει στη διάθεσή του σχετική πληροφορία».

«8. Παρέχει δωρεάν συνδρομή, σε συνεργασία με τους φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών, στο πλαίσιο των αντίστοιχων τομέων αρμοδιότητάς τους, στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, όπως ορίζεται στα παραρτήματα II και III

του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων συνθηκών πρόσβασης στο λιμένα. Επί αιτημάτων παροχής συνδρομής της παραγράφου 12 του άρθρου 14, με ευθύνη του μεταφορέα, ενημερώνεται χωρίς καθυστέρηση ο φορέας εκμετάλλευσης του λιμενικού τερματικού σταθμού, για την παροχή συνδρομής στον τομέα αρμοδιότητας του. Τα άτομα που έχουν αιτηθεί την παροχή συνδρομής λαμβάνουν γραπτή επιβεβαίωση για την παροχή της συνδρομής με κάθε διαθέσιμο μέσο, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών μέσων ή της υπηρεσίας σύντομων μηνυμάτων (SMS). Σε περίπτωση που άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα δεν έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της παραγράφου 12 του άρθρου 14, ο μεταφορέας και ο φορέας εκμετάλλευσης του λιμενικού τερματικού σταθμού καταβάλλουν προσπάθεια για την παροχή κάθε δυνατής βοήθειας».

«9. Να μεριμνά για την ενημέρωση του ενδιαφερόμενου επιβάτη από τον εκδότη πριν από την έκδοση του εισιτηρίου για τις τιμές και εκπτώσεις, τις συνθήκες πρόσβασης στους λιμένες επιβίβασης και αποβίβασης, καθώς και τη δυνατότητα παροχής συνδρομής σε περιπτώσεις επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα».

18. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 16 του ν. 3709/2008 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«4. Ο μεταφορέας και ο υπόχρεος έκδοσης και διάθεσης εισιτηρίων που έχουν πρόσβαση στο Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α. απαγορεύεται να αρνούνται κράτηση θέσεως και έκδοση εισιτηρίου, όταν από το Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α. προκύπτει η διαθεσιμότητα θέσεων. Άρνηση κράτησης θέσεως και έκδοσης εισιτηρίου δικαιολογείται μόνο όταν αποδεδειγμένα πρόκειται για πρόσωπο που είναι επικίνδυνο είτε για την ασφάλεια του πλοίου είτε για τη ζωή, την υγεία, την ασφάλεια και την ησυχία των επιβαινόντων. Άρνηση κράτησης ή έκδοσης εισιτηρίου σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα δικαιολογείται μόνο όταν πρόκειται για συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει το διεθνές, το κοινοτικό ή το εθνικό δίκαιο ή τις απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζουν οι αρμόδιες αρχές ή ο σχεδιασμός, η υποδομή και ο εξοπλισμός του πλοίου καθιστούν αδύνατη την πραγματοποίηση της μεταφοράς με ασφαλή και λειτουργικό τρόπο. Σε αυτή την περίπτωση ο μεταφορέας ή ο εκδότης του εισιτηρίου καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια να προσφερθεί εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς.

5. Καμία απαίτηση δεν δύναται να θεμελιωθεί για καθυστέρηση, διακοπή, ακύρωση ή τροποποίηση δρομολογίου που οφείλεται σε λόγους δημόσιας τάξης ή ασφαλείας, ιδίως λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, στην εφαρμογή διατάξεων της νομοθεσίας ή σε εντολές της αρμόδιας Αρχής γενικά, ιδίως δε για την παροχή βοήθειας σε πλοία ή πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο ή για τυχόν εγκεκριμένη τροποποίηση των προγραμματισμένων δρομολογίων η οποία σχετίζεται με την εξυπηρέτηση εκτάκτων μεταφορικών αναγκών ή την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος».

19. Στο άρθρο 16 του ν. 3709/2008 προστίθενται παράγραφοι 10, 11, 12 και 13 ως ακολούθως:

«10. Οι μεταφορείς και, κατά περίπτωση, οι φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών θεσπίζουν διαδικασίες εκπαίδευσης σε θέματα αναπηρίας,

συμπεριλαμβανομένων οδηγιών, και διασφαλίζουν ότι τα μέλη του προσωπικού τους, ιδιαίτερα αυτών που παρέχουν άμεση συνδρομή σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, λαμβάνουν εκπαίδευση ή οδηγίες, σύμφωνα με το παράρτημα IV του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1177/2010.

11. Αν η εκτέλεση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ 1177/2010 έχει ανατεθεί σε εκτελεστή μεταφορών, πωλητή εισιτηρίων ή άλλο πρόσωπο, ο μεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας, ο διοργανωτής ταξιδιών ή ο φορέας εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού που έχει αναθέσει αυτές τις υποχρεώσεις παραμένει υπόλογος για τις πράξεις και παραλείψεις του εν λόγω τρίτου προσώπου, στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του.

12. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι διαδικασίες και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 9 παρ.1 και 2, 10, 11 και 12 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1177/2010, που αφορούν σε θέματα προσβασιμότητας, πληροφόρησης και παροχής συνδρομής σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα στους λιμένες, τα οποία εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των φορέων εκμετάλλευσης λιμενικών τερματικών σταθμών.

13. Οι μεταφορείς μπορούν να ορίσουν το ελάχιστο χρηματικό όριο κάτω του οποίου δεν καταβάλλεται αποζημίωση, το δε όριο αυτό δεν δύναται να υπερβαίνει το ποσό των έξι (6) ευρώ».

20. Το άρθρο 18 του ν. 3709/2008 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 18

Διοικητικές Κυρώσεις

Στους παραβάτες των υποχρεώσεων του παρόντος νόμου και του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 και ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική ευθύνη, επιβάλλονται με απόφαση του Προϊσταμένου της κατά τόπον αρμόδιας Λιμενικής Αρχής οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, Α' 261). Στους παραβάτες των υποχρεώσεων των παραγράφων 3 έως και 8 του άρθρου 14 επιβάλλονται με απόφαση του Προϊσταμένου της κατά τόπον αρμόδιας Λιμενικής Αρχής οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».

Άρθρο 37 : Συγκρότηση επιτροπών σχετικών με επιτάξεις - ναυλώσεις

1. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 197 του ν. 4442/1929 (Α' 339), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συνιστάται Διοικητική Επιτροπή Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων (εφεξής ΔΕΝΕΝ), η οποία αποτελεί όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, εδρεύει στον Πειραιά, συγκροτείται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και αποτελείται από:».

2. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 200 του ν. 4442/1929, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συνιστάται Γνωμοδοτική Επιτροπή Ναυλώσεων, η οποία αποτελεί όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, εδρεύει στον Πειραιά, συγκροτείται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και αποτελείται από:».

3. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 200 του ν. 4442/1929, όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Καθήκοντα γραμματέα στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Ναυλώσεων εκτελεί Υπαξιωματικός Λιμενικού Σώματος, με αναπληρωτή ομοίως Υπαξιωματικό Λιμενικού Σώματος».

4. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 201 του ν. 4442/1929, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συνιστάται Ειδική Επιτροπή Προκαταβολών για επιτάξεις και ναυλώσεις, η οποία αποτελεί όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, εδρεύει στον Πειραιά, συγκροτείται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και αποτελείται από τα εξής μέλη της Διοικητικής Επιτροπής Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων του άρθρου 197:».

5. Στο άρθρο 201 του ν. 4442/1929, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 3, ως εξής:

«3. Καθήκοντα γραμματέα στην Ειδική Επιτροπή Προκαταβολών, εκτελεί Υπαξιωματικός Λιμενικού Σώματος, με αναπληρωτή ομοίως Υπαξιωματικό Λιμενικού Σώματος».

Κεφάλαιο Θ': Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές

Άρθρο 38: Τροποποίηση του ν. 2932/2001

1. Το άρθρο τρίτο του ν. 2932/2001 (Α' 145), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο Τρίτο

Τακτική δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

1. Η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση).

2. Για τη δρομολόγηση πρέπει :

α) Το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένο.

β) Το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, καθώς και στις τυχόν ειδικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης γραμμής που θα εξυπηρετεί.

γ) Το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μη συμπληρώνει ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα (30) ετών. Οι διατάξεις του παραπάνω εδαφίου δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 (EEL 144/1998) όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α' 110), όπως ισχύει, υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του άρθρου 6(α) της Οδηγίας 98/18/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/24 (EEL 123/2003) ΕΚ και όπως ενσωματώθηκε με το αρ. 2 παρ. 3 του π.δ/τος 66/2005 (Α' 100), όπως ισχύει, καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6, 8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6, 8 και 9 του π.δ/τος 52/2005 (Α' 79), όπως ισχύει.

Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται επίσης στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, εφόσον ικανοποιούνται οι πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται για το σκοπό αυτό με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού οφείλουν να εναρμονιστούν εντός μεταβατικής περιόδου που θα προβλέπεται στο διάταγμα και τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, στα οποία έχει γίνει εφαρμογή των διατάξεων του δεύτερου εδαφίου.

δ) Η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη ο οποίος :

αα) δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε κάθειρξη ή σε φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) έτους για πρόκληση ναυαγίου με πρόθεση, διατάραξη της ασφάλειας πλοίων, έκθεση πλοίου σε κίνδυνο, πειρατεία, εμπορία ή μεταφορά ναρκωτικών, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, παραχάραξη, κιβδηλεία, δόλια χρεοκοπία, για τα αδικήματα που αναφέρονται στην παράγραφο α' του άρθρου 1 του ν. 2331/1995 (Α' 173), όπως ισχύει, καθώς και για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών κατά παράβαση του κεφαλαίου αυτού,

ββ) δεν είναι σε κατάσταση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας, σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους της Ε.Ε., του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ., εκτός από την Ελβετία,

γγ) είναι φορολογικά και ασφαλιστικά ενήμερος ως προς τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και με τη νομοθεσία της χώρας, όπου είναι εγκατεστημένος.

3. Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, η προϋπόθεση υπό στοιχείο αα' της περίπτωσης δ' της παραγράφου 2 ερευνάται στο πρόσωπο του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου, διευθύνοντος ή εντεταλμένου ή συμπράττοντος συμβούλου, διαχειριστή, νόμιμου εκπροσώπου και κάθε προσώπου εντολοδόχου για τη διοίκηση ή διαχείριση αυτού.

4. Πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου ο πλοιοκτήτης υποχρεούται:

α) Να έχει εξασφαλίσει ότι το πλοίο διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν, και αν φέρει σημαία άλλου κράτους μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της παραγράφου 7 του προηγούμενου άρθρου και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας και υγιεινής - ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.

β) Να έχει καλύψει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, την αστική ευθύνη του από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς ή χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Με απόφαση του Υπουργού, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Ν.Ε.Ε.) και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζονται, τα ελάχιστα απαιτούμενα ασφαλιστικά ποσά για πλοία τα οποία δεν υπάγονται στις ισχύουσες διατάξεις της νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά στα παραπάνω, καθώς και στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς ή τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

γ) Να χρησιμοποιεί σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, καθώς και καταγραφής επιβαίνόντων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Οι αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, σε συνεργασία, όπου απαιτείται, με τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου, πριν από την έναρξη δρομολογίων του πλοίου επαληθεύουν τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη με τις προαναφερόμενες υποχρεώσεις του.

5. Με απόφαση του Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ορίζεται ο κώδικας συμπεριφοράς ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων, αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων και των μέσων διανομής αυτών, ειδικότερα ζητήματα εποπτείας και λειτουργίας αυτών, κατηγορίες πλοίων που εξαιρούνται, η συχνότητα διαβίβασης στοιχείων στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ανάλογα με την κατηγορία δρομολογιακής γραμμής και δρομολογίων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6. Με απόφαση του Υπουργού, ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο ίδιου είδους, ανάλογης, μεγαλύτερης ή μικρότερης μεταφορικής ικανότητας, του ίδιου ή εταιρίας που ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιριών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση ή σε άλλη ναυτική εταιρία υπό κοινή διαχείριση, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις των παραγράφων 2 και 4 και καλύπτονται οι συγκοινωνιακές ανάγκες.

Για την αντικατάσταση του πλοίου, στην περίπτωση που αυτό ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιριών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση ή σε άλλη ναυτική εταιρία υπό κοινή διαχείριση με το υπό αντικατάσταση πλοίο, απαιτείται επιπροσθέτως, προκειμένου για Έλληνα πλοιοκτήτη φυσικό ή νομικό πρόσωπο, βεβαίωση από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, για δε πλοιοκτήτη φυσικό ή νομικό πρόσωπο των λοιπών χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.) εκτός από την Ελβετία, βεβαίωση από τον κατά περίπτωση αρμόδιο φορέα, συνοδευόμενη από υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερομένου με την οποία θα βεβαιώνεται η αρμοδιότητα του φορέα αυτού.

Οι προϋποθέσεις της παρούσας παραγράφου ισχύουν και στις περιπτώσεις δρομολόγησης πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου τέταρτου και της παραγράφου 7 του άρθρου τέταρτου α' του παρόντος νόμου».

2. Το άρθρο τέταρτο του ν. 2932/2001, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο Τέταρτο
Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης

1. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλλει στο Υπουργείο δήλωση, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα ή την κατοικία του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο και την ιθαγένειά του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντικλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα καθώς και τα στοιχεία διορισμού αυτού. Επίσης αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές του δικτύου, τους λιμένες αφετηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, κατά σειρά προσέγγισης, τις ημέρες και ώρες απόπλου και κατάπλου του πλοίου από και σε αυτούς, την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας για την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση και για τα οχήματα, τον προγραμματιζόμενο χρόνο της ετήσιας επιθεώρησης του πλοίου εντός της δρομολογιακής περιόδου και κάθε άλλο στοιχείο, που καθορίζεται με την απόφαση της επόμενης παραγράφου.

2. Με απόφαση του Υπουργού, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται ο τύπος και άλλα στοιχεία, που αποτελούν περιεχόμενο της δήλωσης, τα έγγραφα που συνυποβάλλονται για να αποδεικνύεται η συνδρομή των προϋποθέσεων δρομολόγησης του προηγούμενου άρθρου, οι περιπτώσεις που δικαιολογείται η υποβολή ορισμένων εγγράφων και μετά την προθεσμία που τάσσεται με την επόμενη παράγραφο, ο χρόνος υποβολής των εγγράφων αυτών, καθώς και οι διαδικασίες που απαιτούνται για τον έλεγχο όλων των εγγράφων που υποβάλλονται.

3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31^η Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία μέχρι τη 10^η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελληνίας κυκλοφορίας για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί. Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20^ή Φεβρουαρίου να συμπληρώσει ή να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Η αρμόδια υπηρεσία ανακοινώνει με την προαναφερόμενη διαδικασία τις τροποποιήσεις αυτές μέχρι την 28^η Φεβρουαρίου. Μετά την 31^η Μαρτίου ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου. Η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται και στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη.

4. Το Υπουργείο μπορεί να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση ως προς μεν τα στοιχεία των δρομολογίων, αν αιτιολογημένα κρίνεται : α) ότι οι συνθήκες σε λιμένα ή λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας του πλοίου και τάξης στο λιμένα την εκτέλεση των δρομολογίων που ζητήθηκαν, β) ότι το πλοίο δεν μπορεί απρόσκοπτα να καταπλεύσει και να εκτελέσει τη μεταφορά σε συγκεκριμένο χώρο του λιμένα και στο χρόνο που δηλώνει και γ) ότι η συχνότητα των δρομολογίων ή ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων δεν ανταποκρίνεται στις πάγιες κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου ανάγκες τακτικής παροχής υπηρεσιών, ως προς δε το στοιχείο του ναύλου, αν αιτιολογημένα κρίνεται ότι η ανώτατη τιμολόγηση που προτείνεται, σύμφωνα με την παράγραφο 1, σε συγκεκριμένη σύνδεση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

Στις περιπτώσεις α' και β' καλούνται οι πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολόγια τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών. Αν εντός πέντε (5) ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.).

5. Ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου επιβατηγού, επιβατηγού - οχηματαγωγού ή φορτηγού - οχηματαγωγού πλοίου που υποβάλλεται μετά την 31^η Ιανουαρίου κάθε έτους μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, αν ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ κριθεί ότι:

α) πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου τρίτου και

β) ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή με συμβάσεις του άρθρου όγδοου.

Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα (1) έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές.

Μετά το πέρας του χρόνου αυτού και εφόσον ο πλοιοκτήτης έχει υποβάλει εμπρόθεσμα δήλωση δρομολόγησης, το πλοίο συνεχίζει τα δρομολόγια του, έως την έναρξη της επόμενης δρομολογιακής περιόδου, στη γραμμή ή γραμμές που είναι δρομολογημένο, ή στη γραμμή ή γραμμές της εμπρόθεσμης δήλωσης δρομολόγησης. Η συνέχιση των δρομολογίων γίνεται με απόφαση του Υπουργού μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του Σ.Α.Σ.

Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου έκτου.

6. Με απόφαση Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., γίνεται αποδεκτό αίτημα πλοιοκτήτη να δρομολογεί ένα (1) επιπλέον πλοίο, κατά τη χρονική περίοδο από Ιούνιο μέχρι και Σεπτέμβριο, στη δρομολογιακή γραμμή ή μέρος αυτής, για την οποία του έχει ανακοινωθεί δήλωση δρομολόγησης πλοίου σύμφωνα με την παράγραφο 3 και για συνεχόμενο χρονικό διάστημα το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των εξήντα ημερών, με την προϋπόθεση ότι από την έναρξη της τρέχουσας δρομολογιακής περιόδου δεν έχει διακόψει τα δρομολόγια του για διάστημα πέραν των τριάντα ημερών. Το αίτημα για τη δρομολόγηση του επιπλέον πλοίου υποβάλλεται τουλάχιστον τέσσερις (4) μήνες πριν από την έναρξη των δρομολογίων. Για τη δρομολογιακή περίοδο που άρχισε την 1^η Νοεμβρίου 2012 και τελειώνει την 31^η Οκτωβρίου 2013 το αίτημα για τη δρομολόγηση του επιπλέον πλοίου υποβάλλεται τουλάχιστον ένα (1) μήνα πριν από την έναρξη των δρομολογίων. Αν για οποιοδήποτε λόγο το πλοίο, για το οποίο έχει ανακοινωθεί δήλωση δρομολόγησης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου τέταρτου, διακόψει τα δρομολόγια του για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τις τριάντα (30) ημέρες, με απόφαση του Υπουργού μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ δύναται να ανακαλείται η δήλωση δρομολόγησης του επιπλέον πλοίου.

7. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω πράξεων και συνεργαζόμενος με την αρμόδια Λιμενική Αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί έγκαιρα το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους».

3. Μετά το άρθρο τέταρτο του ν. 2932/2001, όπως ισχύει, προστίθεται νέο άρθρο τέταρτο α', ως ακολούθως:

«Άρθρο τέταρτο α'

Τακτική δρομολόγηση και διαδικασία τακτικής δρομολόγησης επιβατηγών υδροπτερυγών και ταχυπλόων πλοίων

1. Η δρομολόγηση για επιβατηγά υδροπτερυγα και ταχύπλοα πλοία γίνεται, κατά την διάρκεια της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου που αρχίζει 1^η Νοεμβρίου, για περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών, εκ των οποίων οι τρεις (3) θερινοί μήνες, ήτοι ο Ιούνιος, ο Ιούλιος και ο Αύγουστος, είναι συνεχόμενοι. Οι προϋποθέσεις δρομολόγησης είναι ίδιες με αυτές που τίθενται στις παραγράφους 2 έως και 6 του άρθρου τρίτου.

2. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλλει στο Υπουργείο δήλωση, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα ή την κατοικία του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο και την ιθαγένειά του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντικλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα καθώς και τα στοιχεία διορισμού αυτού. Επίσης αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές, τους λιμένες αφετηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, κατά σειρά προσέγγισης, τις ημέρες και ώρες απόπλου και κατάπλου του πλοίου από και σε αυτούς, την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας για την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση

και για τα οχήματα και κάθε άλλο στοιχείο, που καθορίζεται με την απόφαση της παραγράφου 2 του άρθρου τέταρτου.

3. α. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται το αργότερο μέχρι την 30^η Νοεμβρίου. Ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα, εκτός και αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου. Η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται και στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη.

β. Για τη δρομολογιακή περίοδο που άρχισε την 1^η Νοεμβρίου 2012 και τελειώνει την 31^η Οκτωβρίου 2013 η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται τουλάχιστον ένα (1) μήνα πριν από την ημερομηνία έναρξης δρομολογίων που έχει δηλώσει ο πλοιοκτήτης.

4. Το Υπουργείο μπορεί να τροποποιήσει, στο αναγκαίο μέτρο, τη δήλωση ως προς μεν τα στοιχεία των δρομολογίων, αν αιτιολογημένα κρίνεται ότι: α) οι συνθήκες σε λιμένα ή λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας του πλοίου και τάξης στο λιμένα την εκτέλεση των δρομολογίων που ζητήθηκαν, β) το πλοίο δεν μπορεί απρόσκοπτα να καταπλεύσει και να εκτελέσει τη μεταφορά σε συγκεκριμένο χώρο του λιμένα και στο χρόνο που δηλώνει, ως προς δε το στοιχείο του ναύλου, αν αιτιολογημένα κρίνεται ότι η ανώτατη τιμολόγηση που προτείνεται, σύμφωνα με την παράγραφο 2, σε συγκεκριμένη σύνδεση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

Στις ως άνω περιπτώσεις α' και β':

αα) πλοιοκτήτες, που υπέβαλαν δηλώσεις δρομολόγησης σύμφωνα με το παρόν άρθρο, καλούνται να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολογία τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών. Αν εντός πέντε (5) ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του Σ.Α.Σ.

ββ) πλοιοκτήτης που υπέβαλε δήλωση δρομολόγησης σύμφωνα με το παρόν άρθρο καλείται να προσαρμόσει τα δρομολογία του με βάση τα δρομολογία πλοίων για τα οποία έχουν εκδοθεί ανακοινώσεις δρομολόγησης.

5. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α' και γ' της παραγράφου 3 και της παραγράφου 5 του άρθρου έκτου, όπως ισχύει, δεν εφαρμόζονται για τα δρομολογημένα επιβατηγά υδροπτερυγα και ταχύπλοα πλοία.

6. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο στελεχωμένο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος κατά την περίοδο δρομολόγησής του, σύμφωνα με την παράγραφο 1. Αν ο πλοιοκτήτης παραβεί την πιο πάνω υποχρέωση, ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων, επιβάλλονται οι κυρώσεις της παραγράφου 7 του άρθρου έκτου.

7. Οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί που απολύονται κατά το πέρας των δρομολογίων για λόγους που δεν οφείλονται στη βούληση ή την υπαιτιότητά τους και δεν έχουν συμπληρώσει θαλάσσια υπηρεσία έξι (6) μηνών σε πλοίο κατηγορίας του παρόντος άρθρου ή σε άλλο επιβατηγό πλοίο της ίδιας εταιρίας εντός της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου, ασφαλιζονται για ένα μήνα που μπορεί να επεκτείνεται με συμφωνία των μερών, τόσο στο ΝΑΤ όσο και στο οικείο Ταμείο Πρόνοιας Εμπορικού

Ναυτικού (Τ.Π.Ε.Ν.), την Εστία Ναυτικών, τον Κλάδο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (Κ.Ε.Α.Ν.) και τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.) σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις. Η ασφάλισή τους πραγματοποιείται με ειδικές καταστάσεις, οι οποίες συντάσσονται από την εταιρία και υποβάλλονται στο ΝΑΤ, η δε εξόφληση των καταστάσεων αυτών, χωρίς πρόσθετα τέλη, γίνεται μέσα σε διάστημα τριάντα (30) ημερών από τη λήξη της δρομολογιακής περιόδου. Η παραπάνω ασφαλιστική κάλυψη παρέχεται μία μόνο φορά κατά την οικεία δρομολογιακή περίοδο. Εφόσον έχουν εξοφληθεί οι εισφορές ναυτικού και εργοδότη, η υπηρεσία των ναυτικών αυτών θεωρείται ότι αποκτήθηκε σε πλοίο εφοδιασμένο με ναυτολόγιο και οι ναυτικοί αποκτούν τα συνταξιοδοτικά δικαιώματα που απορρέουν από την ειδικότητα ναυτολόγησής τους και την κατηγορία του πλοίου που υπηρέτησαν. Ως εισφορές, κατά τα ανωτέρω, νοούνται αυτές που κατά τις κείμενες διατάξεις εισπράττονται μέσω ναυτολογίου και βαρύνουν εξ ολοκλήρου τον πλοιοκτήτη. Τυχόν επιπρόσθετοι όροι και προϋποθέσεις, καθώς και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

8. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω πράξεων και, συνεργαζόμενος με την αρμόδια λιμενική αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί έγκαιρα το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους».

4. Το άρθρο πέμπτο του ν. 2932/2001 όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο πέμπτο

Μεταβολή πλοιοκτήτη

1. Σε περίπτωση μεταβολής του προσώπου του πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, με απόφαση του Υπουργού ο νέος πλοιοκτήτης συνεχίζει την εκτέλεση των δρομολογίων με τους ίδιους όρους, εφόσον υποβάλει σχετική δήλωση και συντρέχουν στο πρόσωπό του οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του άρθρου τρίτου.

2. Με απόφαση του Υπουργού, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του Σ.Α.Σ, δύναται να ανακληθεί η ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης, εφόσον δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της γραμμής που είναι δρομολογημένο το πλοίο».

5. Το άρθρο έκτο του ν. 2932/2001, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο έκτο

Εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων

1. Η εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική.

2. Ο πλοιοκτήτης ή περισσότεροι πλοιοκτήτες από κοινού δεν μπορούν να μεταβάλλουν μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής

τους. Η μεταβολή των δρομολογίων επιτρέπεται αν υποβάλλουν σχετικό αίτημα και κριθεί, με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ, ότι δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών, με την αποδοχή του αιτήματος. Το αίτημα αυτό και μέχρι τη σύγκληση του ΣΑΣ μπορεί να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα με απόφαση του Υπουργού, για αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών. Με απόφαση του Υπουργού, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να μεταβιβάζεται σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής προσωρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε δρομολογημένα πλοία, μετά από σχετικά αιτήματα. Στην απόφαση αυτή, καθορίζονται, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ, τα όργανα, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα.

3. Διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων επιτρέπεται :

α) Για την προγραμματισμένη, σύμφωνα με το άρθρο τέταρτο, ετήσια επιθεώρηση του πλοίου και για χρονικό διάστημα μέχρι εξήντα (60) ημέρες. Το χρονικό αυτό διάστημα δύναται να αυξηθεί με απόφαση των αρμόδιων αρχών για λόγους ανωτέρας βίας, όπως γενική ή μερική απεργία, εμπορικός αποκλεισμός εισαγωγής ή μεταφοράς αναγκαίων υλικών, φυσικές καταστροφές, που επηρεάζουν άμεσα την πρόοδο και την αποπεράτωση των εργασιών του πλοίου, για ίσο χρονικό διάστημα διάρκειας των λόγων αυτών, ύστερα από αίτημα του πλοιοκτήτη από το οποίο προκύπτει επαρκώς και τεκμηριωμένα η επέλευση και η διάρκεια των λόγων ανωτέρας βίας.

β) Για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης και για χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο γι' αυτήν.

γ) Για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης ή εργασιών ευρείας έκτασης συντήρησης του πλοίου. Οι εργασίες αυτές πρέπει να εκτελούνται μόνο κατά τη διάρκεια της προγραμματισμένης ακινησίας για ετήσια επιθεώρηση και κατά παράταση αυτής για τριάντα (30) ακόμα ημέρες, αν κρίνεται αναγκαία η συνέχισή τους και εφόσον οι συγκοινωνιακές ανάγκες της γραμμής το επιτρέπουν. Το χρονικό αυτό διάστημα μπορεί να αυξηθεί με απόφαση των αρμόδιων αρχών για λόγους ανωτέρας βίας, όπως γενική ή μερική απεργία, εμπορικός αποκλεισμός εισαγωγής ή μεταφοράς αναγκαίων υλικών, φυσικές καταστροφές, που επηρεάζουν άμεσα την πρόοδο και την αποπεράτωση των εργασιών του πλοίου, για ίσο χρονικό διάστημα διάρκειας των λόγων αυτών, ύστερα από αίτημα του πλοιοκτήτη από το οποίο προκύπτει επαρκώς και τεκμηριωμένα η επέλευση και η διάρκεια των λόγων ανωτέρας βίας.

δ) Λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή ανωτέρας βίας ή άλλης σοβαρής αιτίας, όπως δυσμενών καιρικών συνθηκών ή έκτακτης επιθεώρησης. Αμέσως μετά την άρση του γεγονότος το πλοίο εκτελεί τα δρομολόγιά του κατά τον ενδεδειγμένο σύμφωνα με τις περιστάσεις τρόπο.

4. Για την ακινησία του πλοίου στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου, απαιτείται εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου και θεώρηση αυτής από τη λιμενική αρχή. Για τις περιπτώσεις β' και γ' απαιτείται και αίτηση του πλοιοκτήτη, καθώς και

έγκριση του Υπουργείου, η οποία δίνεται ύστερα από γνωμάτευση του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων ότι συντρέχουν λόγοι που δικαιολογούν την ακινησία.

5. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του ΣΑΣ, μπορεί να ορίζεται ειδικότερα η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων: α) μέχρι σαράντα πέντε συνεχόμενες ημέρες, εφόσον οι συγκοινωνιακές ανάγκες της γραμμής καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία, β) σε γραμμή ή γραμμές μικρών αποστάσεων με εποχιακή μόνο κίνηση.

6. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο στελεχωμένο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος κατά το χρόνο δραστηριοποίησής του, εκτός από το χρονικό διάστημα διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων της παραγράφου 5, των περιπτώσεων α και γ της παραγράφου 3 και της περίπτωση (β) της παραγράφου 3 μετά την πάροδο τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημερών και εφόσον διαρκεί η βλάβη ή η ζημία.

7. Εάν ο πλοιοκτήτης παραβεί τις πιο πάνω υποχρεώσεις, ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων, επιβάλλεται κάθε μήνα στον πλοιοκτήτη, με απόφαση της Λιμενικής Αρχής του αφετήριου λιμένα δρομολογίων του πλοίου, πρόστιμο ίσο προς τη μισθοδοσία, που θα καταβαλλόταν με βάση την οικεία Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, στους ελλείποντες από την οργανική σύνθεση πληρώματος ναυτικούς, προσαυξημένο κατά είκοσι τοις εκατό (20%). Από το ποσό του προστίμου ποσοστό σαράντα τοις εκατό (40%) αποδίδεται στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθένειας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.).

8. Οι ναυτικοί που απολύονται λόγω διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων δεν δικαιούνται την προβλεπόμενη από τις κείμενες διατάξεις αποζημίωση, αν ναυτολογηθούν στο πλοίο αμέσως μετά τη λήξη του χρονικού διαστήματος διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων, ή αν δεν αποδεχθούν την επαναυτολόγησή τους με τους ίδιους, όπως πριν την απόλυσή τους όρους».

6. Η παράγραφος 1 του άρθρου έβδομου του ν. 2932/2001, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Με απόφαση του Υπουργού επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου τρίτου, να δρομολογηθεί επιβατηγό ή οχηματαγωγό, επιβατηγό ή φορτηγό πλοίο, για την εκτέλεση συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων δρομολογίων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου τρίτου και πρόκειται να καλυφθούν έκτακτες ή επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες, οι οποίες δεν μπορεί να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία».

7. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου ένατου του ν. 2932/2001, όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως ακολούθως:

«Το Σ.Α.Σ. συνεδριάζει τουλάχιστον έξι (6) φορές στη διάρκεια του έτους. Η απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου για την αποδοχή ή μη της γνώμης του Σ.Α.Σ. εκδίδεται εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία συνεδρίασης αυτού».

8. Η παράγραφος 2 του άρθρου ενδέκατου του ν. 2932/2001, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Με την επιφύλαξη ισχύος της παραγράφου 7 του άρθρου έκτου, στους παραβάτες των λοιπών διατάξεων του Μέρους Πρώτου του νόμου αυτού και των κατ' εξουσιοδότηση του εκδιδόμενων πράξεων, που δεν αφορούν στον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, επιβάλλονται από την αρμόδια λιμενική αρχή οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ 187/1973, Α' 261)».

Κεφάλαιο Ι': Ανάπτυξη Εθνικού Λιμενικού Συστήματος

Άρθρο 39: Στρατηγική Ανάπτυξης Εθνικού Λιμενικού Συστήματος

1. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου έχει την ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού και της χάραξης Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό εκπονεί και επικαιροποιεί τη Στρατηγική Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος.

2. Το Σχέδιο της στρατηγικής είναι πενταετές και επικαιροποιείται τουλάχιστον μία φορά εντός της πενταετίας. Εντός του πρώτου έτους εφαρμογής της, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου συντάσσει έκθεση, η οποία υποβάλλεται στον Πρωθυπουργό και στον Πρόεδρο της Βουλής και συζητείται σε ειδική συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου 79 του Συντάγματος και τον Κανονισμό της Βουλής και δημοσιεύεται σε ειδική έκδοση του Εθνικού Τυπογραφείου.

3. Στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής ρυθμίζεται η διακυβέρνηση και η διοικητική οργάνωση του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος ως ακολούθως:

α) Οι Οργανισμοί Λιμένων του ν. 2688/1999 (Α' 40) και του εικοστού πρώτου άρθρου του ν. 2932/2001 (Α' 145), όπως ισχύουν, δύνανται να συγκροτήσουν κατά τη διαδικασία των επομένων άρθρων 40 και 41, τα ακόλουθα συστήματα οργάνωσης - Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της χώρας:

(αα) Το Αττικό Λιμενικό Δίκτυο, αποτελούμενο από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες του Πειραιά (ΟΛΠ ΑΕ), του Λαυρίου (ΟΛΛ ΑΕ), της Ελευσίνας (ΟΛΕ ΑΕ) και της Ραφήνας (ΟΛΡ ΑΕ),

(ββ) το Δίκτυο Λιμένων Βορείου Ελλάδος, αποτελούμενο από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), της Καβάλας (ΟΛΚ ΑΕ), της Αλεξανδρούπολης (ΟΛΑ ΑΕ) και του Βόλου (ΟΛΒ ΑΕ),

(γγ) το Δίκτυο Λιμένων Δυτικής Ελλάδος, αποτελούμενο από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Πάτρας (ΟΛΠΑ ΑΕ), της Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ ΑΕ) και της Κέρκυρας (ΟΛΚΕ ΑΕ) και

(δδ) τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ).

β) Τα Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά και Κρατικά, δύνανται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 43 του παρόντος, είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της προηγούμενης παραγράφου είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς τον σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρίας - Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου.

γ) Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, μετά από σχετική απόφαση των Γενικών Συνελεύσεων των ΟΛΠ Α.Ε., ΟΛΘ Α.Ε., ΟΛΠΑ Α.Ε και Ο.Λ.Η. Α.Ε. και των Ανωνύμων Εταιριών - Περιφερειακών Λιμενικών Δικτύων, που συγκροτούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 43, δύνανται να υπάγονται στην αρμοδιότητα των Λιμενικών Δικτύων των ανωτέρω περιπτώσεων υπό α' ή β' της παραγράφου 3 ή στην αρμοδιότητα οποιουδήποτε Κρατικού Λιμενικού Ταμείου, λιμάνια ή λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις, οι οποίες δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα άλλου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.

δ) Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, μετά από γνώμη των οικείων Δημοτικών Συμβουλίων, δύναται να υπαχθούν στην αρμοδιότητα των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, λιμάνια ή λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις, οι οποίες δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα άλλου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.

ε) Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, και μέχρι την εκπόνηση του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ του άρθρου 43 του παρόντος, Κρατικά Λιμενικά Ταμεία δύνανται να απορροφώνται από Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, κατόπιν εισήγησης του ΤΑΙΠΕΔ, σύμφωνα με την εκάστοτε προβλεπόμενη από ειδικότερες διατάξεις νομοθεσία.

Άρθρο 40 : Δημιουργία Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων

1. Για τη δημιουργία των Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων του προηγούμενου άρθρου, το σύνολο ή μέρος των μετοχών που κατέχει το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) σε καθέναν από τους παρακάτω Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες δύναται να εισφέρεται, μετά από σχετική απόφαση των Γενικών τους Συνελεύσεων, ως εισφορά σε είδος για τη δημιουργία του αντίστοιχου Λιμενικού Δικτύου, ως ακολούθως:

(α) του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Ραφήνας, εισφέρεται στο μετοχικό κεφάλαιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) Α.Ε.,

(β) της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, εισφέρεται στο μετοχικό κεφάλαιο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) Α.Ε. και

(γ) της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, εισφέρεται στο μετοχικό κεφάλαιο του Οργανισμού Λιμένος Πατρών (ΟΛΠΑ) Α.Ε.

2. Το ΤΑΙΠΕΔ, πριν από οποιαδήποτε απόφαση, περιλαμβανομένων και των αποφάσεων των Γενικών Συνελεύσεων της προηγούμενης παραγράφου, η οποία μπορεί να επιδράσει ουσιωδώς στη λειτουργία των μη εισηγμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Χ.Α.) φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων ή να οδηγήσει στη μεταβολή της περιουσιακής τους κατάστασης, εκπονεί μελέτη βιωσιμότητας για καθέναν από αυτούς, με σκοπό την εύρυθμη και αδιάλειπτη λειτουργία τους και την απρόσκοπτη παροχή των διοικητικών υπηρεσιών τους, με την οποία αιτιολογεί την απόφαση αυτή.

Άρθρο 41: Διαδικασία Εισφοράς και Αύξησης Μετοχικού Κεφαλαίου

1. Μετά τη λήψη των αποφάσεων των Γενικών Συνελεύσεων των Οργανισμών Λιμένων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο προηγούμενο άρθρο, με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου συνιστάται επιτροπή εμπειρογνομόνων σύμφωνα

με τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920, στην οποία ανατίθεται η αποτίμηση της αξίας των μετοχών που εισφέρονται στα μετοχικά κεφάλαια των ΟΛΠ Α.Ε., ΟΛΘ Α.Ε. και ΟΛΠΑ Α.Ε. Η επιτροπή εμπειρογνομόνων υποβάλλει την έκθεσή της στα Διοικητικά Συμβούλια των ΟΛΠ ΑΕ, ΟΛΘ ΑΕ και ΟΛΠΑ Α.Ε., τα οποία υποχρεούνται να συγκαλέσουν έκτακτη Γενική Συνέλευση, με θέμα την έγκριση των εκθέσεων αποτίμησης και την αύξηση των μετοχικών κεφαλαίων των τριών εταιριών στο ύψος της αξίας των μετοχών που έχουν εισφερθεί. Οι μετοχές των θυγατρικών εταιριών που θα εκδοθούν για τις αυξήσεις αυτές, περιέρχονται στη μητρική εταιρία η οποία, εν συνεχεία, με απόφαση του αρμοδίου οργάνου της αυξάνει αντιστοίχως το μετοχικό κεφάλαιό της.

2. Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών εισφοράς και αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου, οι μητρικές εταιρίες κάθε Ομίλου υποχρεούνται, εντός διμήνου από την απόφαση της Γενικής Συνέλευσης για έγκριση της τελικής διαμόρφωσης του ύψους του μετοχικού τους κεφαλαίου:

(α) Να επεξεργαστούν και να εγκρίνουν με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, νέο Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο του Ομίλου Εταιριών που δημιουργείται, καθώς και να το υποβάλουν στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων.

(β) Να επεξεργαστούν και να εγκρίνουν με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου Ενιαίο Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας και Προσωπικού των εταιριών του Ομίλου, σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα ειδικότερη νομοθεσία.

Άρθρο 42 : Σύσταση Διεύθυνσης Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (ΔΑΑ)

1. Μέσα σε ένα μήνα από της συγκροτήσεως των Λιμενικών Δικτύων της παραγράφου 3α του άρθρου 39 του παρόντος, καθεμιά από τις μητρικές εταιρίες συνιστά, με απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου και αντίστοιχη τροποποίηση του Οργανισμού της, Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (ΔΑΑ). Σκοπός της ΔΑΑ είναι η επιχειρησιακή και τεχνική υποστήριξη της Διοίκησης της εταιρίας, η συνδρομή και συνεργασία με τις υπηρεσίες των θυγατρικών εταιριών για ζητήματα αρμοδιότητάς τους, στις διαδικασίες ανάπτυξης επενδύσεων, παραχωρήσεων, συνεργασιών και συνεργειών με ιδιώτες και κάθε μορφής επιχειρηματικής πρωτοβουλίας που συνδέεται με την ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμένων του Δικτύου, αξιοποιώντας επίσης την τεχνογνωσία του ΤΑΙΠΕΔ. Στις αρμοδιότητες της ΔΑΑ υπάγονται ιδίως : α) η τεχνική και επιστημονική επεξεργασία των ανωτέρω αναφερομένων ζητημάτων, β) η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα της ανάπτυξης, αξιοποίησης, εκμετάλλευσης και λειτουργίας λιμένων, γ) η προετοιμασία και η υποστήριξη της εταιρίας στο πλαίσιο της συνεργασίας της με τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) του άρθρου 44, τις αρμόδιες Αρχές και υπηρεσίες και εν γένει τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τα ζητήματα αξιοποίησης των λιμένων και διαμόρφωσης λιμενικής πολιτικής.

2. Με την ίδια απόφαση το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συστήσει επιμέρους Τμήματα της ΔΑΑ ή να μεταφέρει υφιστάμενα Τμήματα που υπάγονται σε άλλες Διευθύνσεις του Οργανισμού, οι αρμοδιότητες των οποίων συνδέονται ή συνάδουν με το σκοπό και το παραγόμενο έργο της νέας Διεύθυνσης.

Άρθρο 43 : Διαδικασία Ανάπτυξης Λιμενικού Συστήματος

1. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης της Ρ.Α.Λ., προσκαλεί τα Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία, να υποβάλουν προτάσεις στο πλαίσιο χάραξης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, προκειμένου είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς το σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρίας - Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της παραγράφου 3α του άρθρου 39 του παρόντος.

2. Μετά την πάροδο προθεσμίας έξι (6) μηνών από την πρόσκληση της προηγούμενης παραγράφου, οι αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Οικονομικών, Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις της προηγούμενης παραγράφου, εκπονούν Ολοκληρωμένο Σχέδιο Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ, κρατικών ή δημοτικών, σε Ανώνυμες Εταιρίες - Περιφερειακά Λιμενικά Δίκτυα ή τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της παραγράφου 3α του άρθρου 39 του παρόντος, η εφαρμογή του οποίου δύναται να πραγματοποιηθεί μετά από σχετικές αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων.

3. Με το ανωτέρω Σχέδιο Συνενώσεων είναι δυνατό να καθορίζονται ειδικότερα οι λιμένες και τα γεωγραφικά όρια της αρμοδιότητας των συνιστώμενων Περιφερειακών Δικτύων Λιμένων, καθώς επίσης να εντάσσονται σε αυτά οι λιμένες και οι κάθε μορφής λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις, που δεν έχουν υπαχθεί ήδη στην αρμοδιότητα συγκεκριμένου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 3 περιπτώσεις γ' και δ' του άρθρου 39.

4. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου επιβάλλεται τέλος υπέρ της χρηματοδότησης των γραμμών που εξυπηρετούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές) στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ, ποσοστού μέχρι 5% των ετήσιων εσόδων τους, που προέρχονται από την εκμετάλλευση του λιμένα τον οποίο διαχειρίζονται, μειούμενης αντιστοίχως της οιασδήποτε σχετικής κρατικής επιχορήγησης. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται η διαδικασία είσπραξης και απόδοσης του ως άνω τέλους.

Άρθρο 44 : Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)

1. α) Συνιστάται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.), ως αυτοτελής δημόσια Υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, εποπτευόμενη από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, με έδρα τον Πειραιά.

β) Η Ρ.Α.Λ. διοικείται από το εννεαμελές (9) Διοικητικό της Συμβούλιο και αποτελείται από τις Διευθύνσεις, τα Τμήματα και τη Γραμματεία που εξειδικεύονται με το προεδρικό διάταγμα της παραγράφου 4 του παρόντος. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ρ.Α.Λ. ορίζεται με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

γ) Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ρ.Α.Λ., τα οποία ορίζονται για διετή θητεία, είναι πρόσωπα που διαθέτουν πανεπιστημιακή εκπαίδευση και ειδικότερη εμπειρία και γνώση της λειτουργίας των λιμένων, των θαλασσιών ενδομεταφορών ή των κανόνων ανταγωνισμού, καθώς επίσης και εκπρόσωποι επαγγελματικών ενώσεων, οργανισμών ή επιμελητηρίων που δραστηριοποιούνται στους λιμένες.

2. α) Η Ρ.Α.Λ είναι αρμόδια ιδίως για την εποπτεία των εμπορικών λιμένων, κρατικών και ιδιωτικών, ως προς την τήρηση των υποχρεώσεών τους στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας, την παρακολούθηση και τον έλεγχο της λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών, την εισήγηση μέτρων για την τήρηση και αποκατάσταση των αρχών ελεύθερου ανταγωνισμού, την εποπτεία της διαδικασίας χορήγησης αδειών σε παρόχους λιμενικών υπηρεσιών εμπορικού χαρακτήρα, ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς, τη διαμόρφωση κριτηρίων καταλληλότητας για τη διαδικασία αδειοδότησης, την έγκριση ή γνωμοδότηση επί της μεθοδολογίας και του καθορισμού λιμενικών τελών υπέρ Δημοσίου, την υποχρεωτική γνωμοδότηση προς την αρμόδια αρχή για τη διαπίστωση παράβασης των κανόνων του εθνικού και κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, τη δυνατότητα παραγγελίας για κατά προτεραιότητα εξέταση παραβάσεων μείζονος σημασίας, την εκπροσώπηση στην εξέταση των οικείων υποθέσεων, τη γνωμοδότηση προς τους αρμόδιους κρατικούς φορείς για την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, την επιβολή κυρώσεων για την παραβίαση της κείμενης νομοθεσίας, την επίλυση διαφορών μεταξύ της εταιρίας παροχής πλοηγικών υπηρεσιών του άρθρου 49 του παρόντος και των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, τη γνωμοδότηση - κατόπιν σχετικού ερωτήματος - στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου επί ειδικών θεμάτων λιμένων ή θαλασσιών ενδομεταφορών, ως συνδεδεμένων με τη λειτουργία των λιμένων δραστηριοτήτων, την εισήγηση για τη βελτίωση του πλαισίου παροχής πλοηγικών υπηρεσιών, καθώς και τη συνεργασία με συναφείς φορείς άλλων κρατών μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

β) Η Ρ.Α.Λ. υποβάλλει στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, μέχρι την 31^η Μαρτίου κάθε έτους, έκθεση πεπραγμένων, περιλαμβανομένων προτάσεων για την κωδικοποίηση και απλοποίηση της νομοθεσίας, καθώς και για τη διαμόρφωση της εθνικής πολιτικής για τους λιμένες ως προς τα ζητήματα της αρμοδιότητάς της.

3. Η Ρ.Α.Λ. παρίσταται δια του εκπροσώπου της αυτοτελώς σε κάθε είδους δίκες που έχουν ως αντικείμενο πράξεις ή παραλείψεις της ή έννομες σχέσεις που την αφορούν.

4. Με διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζεται ο Οργανισμός της Ρ.Α.Λ. και ο Κανονισμός Λειτουργίας της, θέματα σχετικά με τον προϋπολογισμό της, το καθεστώς της προσωπικής κατάστασης των μελών του Διοικητικού της Συμβουλίου, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο για τη λειτουργία της θέμα.

5. Οι πόροι της Ρ.Α.Λ. προέρχονται από τέλος, το οποίο επιβάλλεται ετησίως με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου επί των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. και των Λιμενικών Ταμείων. Το ύψος του τέλους δεν μπορεί να είναι ανώτερο από 0,2% των ετήσιων εσόδων για τα Λιμενικά Ταμεία και 0,3% για τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. Με απόφαση των ανωτέρω Υπουργών ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία είσπραξης και απόδοσης του τέλους αυτού.

Η Ρ.Α.Λ. είναι δυνατόν να επιχορηγείται από τον Τακτικό Προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σε ποσοστό που δεν μπορεί να υπερβαίνει το δέκα τοις εκατό (10%) του ετήσιου προϋπολογισμού της.

6. α) Με αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Ρ.Α.Λ. είναι δυνατή η κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους εγγραφή ή αύξηση πιστώσεων στον προϋπολογισμό της με μείωση άλλων πιστώσεων.

β) Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου δύναται να διατίθεται ετησίως, ποσοστό έως είκοσι τοις εκατό (20%) του αποθεματικού της Ρ.Α.Λ. για τη χρηματοδότηση μελετών και εκτέλεσης δημοσίων λιμενικών έργων και υποδομών. Με την ίδια απόφαση ορίζονται τα έργα, για τα οποία διατίθεται το πιο πάνω ποσό, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα και αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 45: Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.)

Το άρθρο δέκατο ένατο του ν. 2932/2001 (Α' 145), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο δέκατο ένατο

Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων

1. Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου συνιστάται Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.). Η Ε.Σ.Α.Λ. συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην οποία μετέχουν με τους αναπληρωτές τους : ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, ως Πρόεδρος, δύο (2) εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, δύο (2) εκπρόσωποι του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, από ένας (1) εκπρόσωπος για το καθένα από τα Υπουργεία Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Τουρισμού, καθώς και ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Λ. Στις συνεδριάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. καλείται υποχρεωτικά, χωρίς δικαίωμα ψήφου, εκπρόσωπος του οικείου Δήμου ή της οικείας Περιφέρειας, εφόσον συζητούνται ζητήματα αρμοδιότητάς τους. Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής δύνανται, επίσης, να καλούνται, χωρίς δικαίωμα ψήφου, καθηγητές Πανεπιστημιακών Ιδρυμάτων με ειδίκευση σε θέματα εκτέλεσης λιμενικών έργων, καθώς επίσης και προϊστάμενοι Διευθύνσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή άλλων Υπουργείων, με αντικείμενο αρμοδιότητας συναφές προς τα εξεταζόμενα από την Ε.Σ.Α.Λ. θέματα.

Ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, ο οποίος προεδρεύει της Ε.Σ.Α.Λ., καταρτίζει την ημερήσια διάταξη, εισηγείται τα προς συζήτηση θέματα και επιμελείται της εκτελέσεως των αποφάσεων της Επιτροπής. Για τις αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. που επηρεάζουν την εθνική άμυνα και ασφάλεια της χώρας, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του εκπροσώπου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

2. Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου εποπτεύει τη λειτουργία της Επιτροπής και δύναται να εισάγει θέματα προς συζήτηση, ακόμη και εκτός ημερησίας διατάξεως.

3. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται θέματα αναπλήρωσης των μελών της Επιτροπής, λειτουργίας της, γραμματειακής υποστήριξής της, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Έργο της Επιτροπής είναι:

α) Ο γενικός σχεδιασμός των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και ο καθορισμός των

προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου εθνικού και περιφερειακού χωρικού σχεδιασμού.

β) Η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών.

γ) Ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων, με στόχο την προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στη νέα τεχνολογία ναυπήγησης πλοίων και στις νέες συνθήκες που δημιουργεί η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

δ) Η παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς.

ε) Η έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα. Για τους λιμένες αρμοδιότητας των δημοτικών λιμενικών ταμείων, της ως άνω εγκρίσεως προηγείται η χορήγηση γνώμης του αρμόδιου δημοτικού συμβουλίου εντός δέκα (10) ημερών από την υποβολή σχετικού αιτήματος του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

Η αρμοδιότητα αυτή ασκείται υποχρεωτικά για τους λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος, προαιρετικά δε για τους λιμένες τοπικής σημασίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 του ν. 3450/2006 (Α' 64), όπως ισχύει. Δεν απαιτείται αξιολόγηση και έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, εφόσον, μετά την έγκρισή του, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α' του ν. 4014/2011 (Α' 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένος, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 47 του παρόντος.

στ) Ο καθορισμός 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). Στις χρήσεις γης περιλαμβάνεται και η χωροθέτηση χώρων στάθμευσης, έκτασης άνω των εκατόν πενήντα (150) τετραγωνικών μέτρων.

5. α. Αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. σχετικά με τα ζητήματα αρμοδιότητας του στοιχείου στ' της προηγούμενης παραγράφου, οι οποίες έχουν ληφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, θεωρούνται νόμιμες από το χρόνο εκδόσεώς τους.

β. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος υποχρεούνται εντός είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου να προβούν στη σύνταξη, την ολοκλήρωση ή την επικαιροποίηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) για τους λιμένες ευθύνης τους. Ειδικότερα, το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) των Οργανισμών Λιμένων με τη μορφή ανώνυμης εταιρίας πρέπει να έχει ολοκληρωθεί εντός δώδεκα (12) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

γ. Από την υποχρέωση του ως άνω υπό β' στοιχείου εξαιρούνται οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, των οποίων το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) κυρώθηκε με το άρθρο 15 του ν. 4081/2012 (Α' 184).

6. Υφιστάμενα έργα της παραγράφου 2 του άρθρου 47, μη νομίμως εκτελεσθέντα από φορείς του Δημοσίου, θεωρούνται νόμιμα από το χρόνο έγκρισης από την Ε.Σ.Α.Λ. του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, στο οποίο αυτά έχουν αποτυπωθεί και ενταχθεί, και της αντίστοιχης απόφασης έκδοσης των Περιβαλλοντικών Όρων.

7. Για την αποδοχή του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (Π.Π.Π.Α.) ή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για την αδειοδότηση όλων των λιμενικών έργων, κατηγορίας Α1 και Α2, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 και στην παράγραφο 3 του άρθρου 4 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, απαιτείται η προηγούμενη θετική γνωμοδότηση της Ε.Σ.Α.Λ. Η ως άνω γνωμοδότηση δεν απαιτείται στο πλαίσιο της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης για τη νομιμοποίηση υφισταμένων έργων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 27 του ν. 2971/2001, όπως ισχύει.

8. Η γνωμοδότηση αυτή υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 και στα άρθρα 3 και 4 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, για τη συλλογή γνωμοδοτήσεων των αρμοδίων υπηρεσιών και φορέων διοίκησης κατά τη διαδικασία του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων ή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αντιστοίχως.

9. Οι κανονιστικές αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. υπόκεινται στον έλεγχο νομιμότητας του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με απόφασή του.

10. Η Επιτροπή εντός δύο (2) μηνών από τη λήξη του έτους αναφοράς συντάσσει και υποβάλλει ετήσια απολογιστική έκθεση του έργου της στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου».

Άρθρο 46: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις λιμένων

Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 52Α του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως το άρθρο αυτό προστέθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 23 του ν. 4058/2012 (Α' 63) και ισχύει, αντικαθίστανται ως εξής:

« 1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία χώρων στάθμευσης οχημάτων και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης έως 150 τετραγωνικών μέτρων και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, σε λιμένες Τοπικής Σημασίας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 του ν. 3450/2006, όπως ισχύει, για τους οποίους δεν έχουν συνταχθεί αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan), λαμβάνονται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης και γνώμη του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από εισήγηση των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου

Ναυτιλίας και Αιγαίου και της οικείας Λιμενικής Αρχής, με βάση μελέτες των οικείων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων οι οποίες έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες τεχνικές τους υπηρεσίες, ή ελλείψει αυτών, από τεχνικές υπηρεσίες των οικείων Δήμων ή Περιφερειών, με μέριμνα των φορέων.

2. Όσον αφορά στους τουριστικούς λιμένες της επικράτειας, τα μέτρα της παραγράφου 1 λαμβάνονται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης και σύμφωνη γνώμη του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Τουρισμού μετά από εισήγηση των αρμοδίων υπηρεσιών του Υπουργείου Τουρισμού και της οικείας Λιμενικής Αρχής, με βάση μελέτες που έχουν συνταχθεί με μέριμνα του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης. Οι μελέτες για τους τουριστικούς λιμένες, αφού τύχουν της σύμφωνης γνώμης της Λιμενικής Αρχής, διαβιβάζονται από τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού για προώθηση και έγκριση από την επιτροπή τουριστικών λιμένων του άρθρου 30 του ν.2160/1993 (Α' 118), όπως ισχύει».

Άρθρο 47 : Αδειοδοτήσεις Έργων σε Οργανισμούς Λιμένων

1. Η εκτέλεση έργων εντός θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης Οργανισμού Λιμένος ανώνυμης εταιρίας ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ακόλουθες διατάξεις, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης ρύθμισης.

2. Τα έργα της λιμενικής υποδομής και ανωδομής διακρίνονται σε: α) κύρια λιμενικά έργα, τα οποία αποτελούν τα έργα που εκτελούνται εντός της θαλάσσιας ζώνης και στη χερσαία ζώνη και έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την εξυπηρέτηση των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχει ο συγκεκριμένος λιμένας, όπως έργα επέκτασης/βελτίωσης/προστασίας, προσχώσεις, εγκατάσταση μηχανημάτων και κάθε ανωδομή που εξυπηρετεί άμεσα τις λιμενικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών δραστηριοτήτων εκφόρτωσης και εμπορίας, β) βοηθητικά λιμενικά έργα, που έχουν ως σκοπό την εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα και συνδέονται έμμεσα με τις λιμενικές λειτουργίες, όπως χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, χώροι αναψυχής και εστίασης, ξενοδοχεία, επιβατικοί σταθμοί, εγκαταστάσεις μεταφοράς επιβατών, γραφεία, καταστήματα.

Στην περίπτωση κατασκευής νέων ή συντήρησης, επισκευής και βελτίωσης υφισταμένων έργων του ως άνω υπό β' στοιχείου, διασφαλίζεται υποχρεωτικά η προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία.

3. Για την εκτέλεση λιμενικού έργου απαιτείται προηγούμενη ένταξή του στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης του λιμένα (Master Plan), με απόφαση της Ε.Σ.Α.Λ., κατόπιν αιτήσεως του Οργανισμού Λιμένος.

4. Για την εκτέλεση των έργων που έχουν ενταχθεί στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης λιμένος (Master Plan) σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, απαιτείται:

(α) Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης.

(β) Έλεγχος συμβατότητας των τεχνικών μελετών με το εγκεκριμένο από την Ε.Σ.Α.Λ. αναπτυξιακό πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης (Master Plan).

(γ) Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 4014/2011, όπως ισχύει.

Αν το έργο ανήκει στην υποκατηγορία Α1 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011, οι προθεσμίες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του ν.4014/2011 και οι οποίες είναι άνω των πέντε (5) εργάσιμων ημερών έως και δεκαπέντε (15) εργάσιμες ημέρες, μειώνονται κατά πέντε (5) εργάσιμες ημέρες, ενώ όλες οι υπόλοιπες μειώνονται κατά δέκα (10) εργάσιμες ημέρες.

(δ) Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία επέχει θέση άδειας κατασκευής του έργου. Η απόφαση αυτή εκδίδεται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης, συνοδευόμενο από τα ανωτέρω υπό α' και γ' στοιχεία.

(ε) Για την έναρξη εργασιών, απαιτείται κοινοποίηση της άδειας του προηγούμενου υπό δ' στοιχείου στην κατά τόπο αρμόδια Λιμενική Αρχή.

5. Η συντήρηση και η επισκευή των εγκαταστάσεων των εκτελεστών έργων λιμενικής υποδομής και ανωδομής, επιτρέπονται, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3α του άρθρου δεύτερου του ν. 2688/1999 (Α' 40), όπως αυτή προστέθηκε με το άρθρο 208 του ν. 4072/2012 (Α' 86) και ισχύει, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης, η οποία κοινοποιείται στην αρμόδια Λιμενική Αρχή, συνοδευόμενη από το σύνολο των μελετών και σχεδίων.

6. Για έργα που εκτελούνται με παραχώρηση, ο παραχωρησιούχος, εφόσον τούτο προβλέπεται στη σχετική σύμβαση, νομιμοποιείται να υποβάλει ο ίδιος την αίτηση έκδοσης της άδειας εκτέλεσης του έργου στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, υποκαθιστώντας το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης, έναντι των αρμοδίων Αρχών.

7. Τα έργα που εκτελούνται σε Οργανισμούς Λιμένος ΑΕ, και στην περίπτωση κατά την οποία σύμφωνα με τη σχετική σύμβαση την επίβλεψη και εποπτεία εκτέλεσής τους δεν ασκεί ο κατά περίπτωση αρμόδιος Οργανισμός Λιμένος, εποπτεύονται από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η εποπτεία ασκείται είτε ευθέως από τις αρμόδιες υπηρεσίες της ανωτέρω Γενικής Γραμματείας, είτε από την ίδια μέσω της πρόσληψης ανεξάρτητων εταιριών, με τη διαδικασία που προβλέπεται στην αντίστοιχη σύμβαση.

Άρθρο 48 : Προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων

1. Μετά την ολοκλήρωση της μελέτης βιωσιμότητας της παραγράφου 2 του άρθρου 40 του παρόντος και την εισήγηση προς το ΤΑΙΠΕΔ και εντός της ταχθείσας από αυτό προθεσμίας, των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε λιμένα από τη Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (ΔΑΑ) των Δικτύων του άρθρου 42 ή από τις κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, οργανώνεται η σχετική διαγωνιστική διαδικασία.

2. Ο ιδιώτης επενδυτής επιλέγεται μετά από διεθνή διαγωνιστική διαδικασία, η οποία προκηρύσσεται από το ΤΑΙΠΕΔ ή για τις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 3 του παρόντος από την Αναθέτουσα Αρχή και διενεργείται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας.

3. Ως Αναθέτουσα Αρχή ορίζεται:

α) Για τα έργα των λιμένων που ανήκουν στην αρμοδιότητα των Φορέων του ν. 2688/1999 (Α' 40) και του ν. 2932/2001, όπως ισχύουν, ο αντίστοιχος φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.

β) Για τα έργα των λοιπών λιμένων, ο κατά νόμο αρμόδιος για την ανάθεσή τους Φορέας ή από της συγκροτήσεώς της, η αντίστοιχη Ανώνυμη Εταιρία - Περιφερειακό Λιμενικό Δίκτυο του άρθρου 43 του παρόντος, με την εξαίρεση των λιμένων, το δικαίωμα εκμετάλλευσης επί των οποίων έχει μεταφερθεί στο ΤΑΙΠΕΔ με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιарθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 2 του ν.3986/2011 (Α' 152).

4. Το Ελληνικό Δημόσιο διατηρεί σε κάθε περίπτωση το αποκλειστικό δικαίωμα κυριότητας επί του λιμένος και των λιμενικών ζωνών.

Άρθρο 49: Σύσταση εταιρίας παροχής πλοηγικών υπηρεσιών

1. α. Με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου, ιδρύεται ανώνυμη εταιρία παροχής πλοηγικών υπηρεσιών, με σκοπό την παροχή του συνόλου των πλοηγικών υπηρεσιών στους εμπορικούς λιμένες και στο θαλάσσιο χώρο της επικράτειας, τις οποίες μέχρι σήμερα παρέχει η Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το καταστατικό σύστασης της νέας εταιρίας καταρτίζεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ως άνω διάταγμα και αφού υπογραφεί από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου δημοσιεύεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920.

β. Στην εταιρία παραχωρείται το δικαίωμα παροχής του συνόλου των πλοηγικών υπηρεσιών για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών, το οποίο δύναται να παραταθεί με απόφαση των Υπουργών που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο και μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας και σχετική εισήγηση της Ρ.Α.Λ.

γ. Η λειτουργία της εταιρίας εναρμονίζεται με το καθεστώς λιμενικής διακυβέρνησης, όπως αυτό ορίζεται στην Εθνική Στρατηγική Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και τους συναφείς κανόνες εθνικού και κοινοτικού δικαίου.

2. α. Το ύψος του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας και η σύνθεσή του, το επιχειρησιακό της σχέδιο, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μετόχων, η διοίκησή της, οι προϋποθέσεις σύστασής της, καθώς και κάθε άλλη απαραίτητη για τη λειτουργία της ρύθμιση, ορίζονται με το διάταγμα της παραγράφου 1.

β. Με το ίδιο διάταγμα και μετά από σχετική εισήγηση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας και της Ρ.Α.Λ. καθορίζονται ο τρόπος άσκησης της εποπτείας της εταιρίας από την αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, τα τυπικά προσόντα του ναυτικού προσωπικού όλων των βαθμίδων, η επιμόρφωση και η διαδικασία πιστοποίησής του, ο καθορισμός των πλοηγικών σταθμών και οι συνθήκες παροχής των πλοηγικών υπηρεσιών, η τιμολογιακή πολιτική της εταιρίας, η διαδικασία είσπραξης των

επιβαλλόμενων πλοηγικών τελών και το αντάλλαγμα υπέρ του Δημοσίου για τις παρεχόμενες πλοηγικές υπηρεσίες, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

3. α. Της εκδόσεως του ως άνω διατάγματος προηγείται η εκπόνηση αναλυτικής μελέτης από ειδική προς τούτο Επιτροπή, η οποία συστήνεται εντός τριάντα (30) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Στην Επιτροπή μετέχουν ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ως Πρόεδρος, εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ένας Αρχιπλοηγός, εκπρόσωποι των συνδικαλιστικών οργάνων του ναυτικού προσωπικού της Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης και του Σωματείου Ναυτιλιακών Πρακτόρων, καθώς και επιστήμονες εγνωσμένου κύρους, ειδικοί σε σχέση με τα ανωτέρω ζητήματα.

β. Η ανωτέρω μελέτη περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα: α) την ολοκλήρωση του λογιστικού κλεισίματος των ισολογισμών του Ειδικού Κεφαλαίου της Πλοηγικής Υπηρεσίας, καθώς και την ολοκλήρωση της σύνταξης των αναλυτικών ισοζυγίων πληρωμών και την επαλήθευση των ταμειακών διαθεσίμων του Ειδικού Κεφαλαίου της Διεύθυνσης αυτής, β) τη διενέργεια από εμπειρογνώμονα εγνωσμένου κύρους της λειτουργικής επισκόπησης, καθώς και οικονομικού και λογιστικού ελέγχου (audit) της Πλοηγικής Υπηρεσίας και γ) την εκπόνηση επιχειρηματικού και επιχειρησιακού σχεδίου της εταιρίας.

Βάσει των ανωτέρω, η μελέτη, περαιτέρω, περιλαμβάνει ειδικώς αιτιολογημένη πρόταση για τα θέματα της παραγράφου 2. Η πρόταση αυτή είναι δεσμευτική για τα ζητήματα που αφορούν στη σύσταση της ανώνυμης εταιρίας και ειδικότερα για εκείνα που αφορούν στον καθορισμό του ύψους και της σύνθεσης του μετοχικού κεφαλαίου, στις ειδικότερες υποχρεώσεις των μετόχων και στους όρους και τις προϋποθέσεις παραχώρησης της παροχής πλοηγικών υπηρεσιών από το Δημόσιο στην εταιρία.

γ. Το έργο της Επιτροπής ολοκληρώνεται εντός έξι (6) μηνών από τη σύστασή της. Τα λειτουργικά έξοδά της, καθώς και κάθε άλλη δαπάνη που συνεπάγεται η εκπόνηση της ανωτέρω μελέτης, καλύπτονται από το Ειδικό Κεφάλαιο της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

4. α. Η εταιρία κατά τη σύστασή της στελεχώνεται από το σύνολο του ναυτικού προσωπικού που υπηρετεί, σε εκείνο το χρονικό σημείο, στην αρμόδια Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, το οποίο θεωρείται ότι έχει την αναγκαία πιστοποίηση για την παροχή των πλοηγικών υπηρεσιών. Εάν κάποιος στέλεχος του ναυτικού προσωπικού, όπως ορίζεται ανωτέρω, δεν επιθυμεί την πρόσληψή του από την εταιρία, τίθεται σε διαθεσιμότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4093/2012 (Α' 222).

β. Το ανωτέρω προσωπικό εξακολουθεί να διέπεται από το ασφαλιστικό καθεστώς κύριας, επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας, καθώς και υγειονομικής περίθαλψης πριν την ανωτέρω μετατροπή και όλη η εφεξής υπηρεσία του στην ανώνυμη εταιρία από τη σύστασή της θεωρείται ως συντάξιμη υπηρεσία που διανύθηκε στην Πλοηγική Υπηρεσία. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του ν. 3408/2005 (Α' 272), όπως ισχύει.

5. Οι διατάξεις του ν. 3142/1955 (Α' 43) και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδοθέντων διαταγμάτων και λοιπών εκδοθεισών κανονιστικών πράξεων, κατά το μέρος που αντίκεινται στο διάταγμα της παραγράφου 1, καταργούνται από το χρόνο εκδόσεως αυτού.

6. Το κατώτερο ναυτικό βοηθητικό προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας του άρθρου 12 του ν. 3142/1955, το οποίο, κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του ίδιου νόμου, ασφαλίστηκε ως κάτοχος διπλώματος αξιωματικού και κατέβαλε από το διορισμό του εισφορές στο Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (Τ.Π.Α.Ε.Ν.), εξακολουθεί μέχρι τη συνταξιοδότησή του να καταβάλλει εισφορές στο ανωτέρω Ταμείο και δικαιούται των αντιστοίχων παροχών.

Άρθρο 50: Ζητήματα λιμενικών υποδομών

1. Το άρθρο 211 του ν. 4072/2012 (Α' 86) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 211

Τοποθέτηση προστατευτικών διχτύων

1. Η τοποθέτηση, από φορείς διοίκησης λιμένων ή από φορείς στους οποίους παραχωρείται ή εκμισθώνεται χώρος του αιγιαλού ή της παραλίας ή της ζώνης λιμένα, προστατευτικών διχτύων (πλωτών φραγμάτων), κατά τις διατάξεις του π.δ. 23/2000 (Α' 18) για την προστασία των ακτών και των λουομένων από θαλάσσια ρύπανση (συστήματα περισυλλογής και συγκράτησης απορριμμάτων σε υδάτινο περιβάλλον) σε θαλάσσιες λουτρικές εγκαταστάσεις, που βρίσκονται εκτός περιοχών NATURA 2000, επιτρέπεται για εποχική χρήση με άδεια της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, χωρίς πάκτωση στον πυθμένα. Ο χώρος τοποθέτησης των προστατευτικών διχτύων γνωστοποιείται από τη Λιμενική Αρχή στην Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού για την έκδοση αναγγελίας προς τους ναυτιλλομένους.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για τη χορήγηση της άδειας της προηγούμενης παραγράφου».

2. Στο άρθρο 21 του ν. 2971/2001 (Α' 285), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4 ως ακολούθως:

«4. Η διαδικασία καθορισμού της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα της παραγράφου 1 δεν κωλύεται από την ύπαρξη στους χώρους αυτούς έργων της παραγράφου 1 του άρθρου 14, τα οποία έχουν κατασκευασθεί από φορείς του δημόσιου τομέα, χωρίς άδεια ή με υπέρβαση αυτής, πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου και εφόσον έχει ήδη εκκινήσει η διαδικασία νομιμοποίησής τους, με την υποβολή σχετικής αίτησης στην αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 9 του άρθρου 27».

3. Στο άρθρο 18 του ν.2971/2001, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 6 ως ακολούθως :

«6. Η έκδοση της απόφασης εκτέλεσης των έργων της παραγράφου 1 δεν κωλύεται από την ύπαρξη υφισταμένων μη νομίμως εκτελεσθέντων έργων, εφόσον προβλέπεται από την υποβαλλόμενη τεχνική μελέτη η πλήρης κατεδάφισή τους. Η κατεδάφιση των έργων του προηγούμενου εδαφίου δύναται να ολοκληρωθεί μέχρι το πέρας της εκτέλεσης των νέων έργων, σύμφωνα με πρωτόκολλο που εκδίδεται βάσει της παραγράφου 2 του άρθρου 27».

Άρθρο 51 : Ρυθμίσεις σχετικές με την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας

1. Συνιστάται Επιτροπή αποτελούμενη από τους Υπουργούς Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας και Αιγαίου για τη διαμόρφωση συνολικού σχεδίου, προς το σκοπό εκδόσεως των αναγκαίων κανονιστικών ρυθμίσεων, για την επίλυση των εκκρεμών θεμάτων που σχετίζονται με τη χωροθέτηση, την οριοθέτηση και την περιβαλλοντική αδειοδότηση των δραστηριοτήτων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.), σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 3654/2008 (Α' 57).

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, συστήνεται μη αμειβόμενη συμβουλευτική επιτροπή από εκπροσώπους των κοινωνικών και οικονομικών εταίρων και φορέων που εκπροσωπούν το σύνολο των εμπλεκομένων με τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, εκπροσώπους των συναρμόδιων Υπουργείων, της ΟΛΠ Α.Ε. και του ΤΑΙΠΕΔ για την εξέταση και διατύπωση προτάσεων επί του συνόλου των θεμάτων που σχετίζονται με την ανάπτυξη της εν γένει ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην ως άνω Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη. Η επιτροπή οφείλει να έχει ολοκληρώσει την επεξεργασία και διατύπωση των προτάσεών της εντός χρονικού διαστήματος τριών (3) μηνών από τη σύστασή της.

3. Με όμοια απόφαση, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καταρτίζεται Κανονισμός Λειτουργίας της ως άνω Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, ύστερα από πρόταση του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης και αφού προηγηθεί διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης. Με τον ως άνω Κανονισμό ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, καθώς και με τις επιτρεπόμενες σε αυτή δραστηριότητες, είτε για μέρος είτε για το σύνολο της περιοχής. Με την ίδια ως άνω διαδικασία τροποποιείται ο παραπάνω Κανονισμός.

Άρθρο 52 : Μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε Ανώνυμη Εταιρία του ν. 2932/2001, συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Νομού Ευβοίας και μεταφορά των αρμοδιοτήτων τους στην Ανώνυμη Εταιρία

1. Το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας» μετατρέπεται σε Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας Ανώνυμη Εταιρία» και με διακριτικό τίτλο «Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε» και έδρα το Δήμο Χαλκίδας.

2. Το καταστατικό της Εταιρίας συντάσσεται με συμβολαιογραφικό έγγραφο και υπογράφεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, διέπεται δε από τον παρόντα νόμο, το ν. 2932/2001 (Α' 145), τον κ.ν.2190/1920, όπως εκάστοτε ισχύουν.
3. Ως εταιρία κοινής ωφέλειας του ευρύτερου δημόσιου τομέα διέπεται επίσης από τις διατάξεις του ν.3429/2005 (Α' 144) περί ΔΕΚΟ, όπως κάθε φορά ισχύει και εποπτεύεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, δια του οποίου εκπροσωπείται στην ως άνω ανώνυμη εταιρία το Δημόσιο.
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 (Α' 80), συγχωνεύονται στην ως άνω Ανώνυμη Εταιρία.
5. Το σύνολο των θεμάτων που ανακύπτουν από την μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε Ανώνυμη Εταιρία και τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων της παραγράφου 4, ρυθμίζονται με ανάλογη εφαρμογή των παραγράφων 6 έως 15 του άρθρου εικοστού πρώτου του ν. 2932/2001, όπως ισχύει.
6. α) Το τακτικό προσωπικό τόσο του μετατρεπόμενου Λιμενικού Ταμείου όσο και αυτών που συγχωνεύονται μεταφέρεται αυτοδικαίως στην ανώνυμη εταιρία και αποτελεί προσωπικό της, διατηρώντας τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις υφιστάμενες, κατά τον χρόνο της μετατροπής και της συγχώνευσης, συμβάσεις και σχέσεις εργασίας. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα για τη μεταφορά και ένταξη του προσωπικού των εταιριών που απορροφώνται στη συνιστώμενη εταιρία.
β) Το ασφαλιστικό καθεστώς, καθώς και το καθεστώς υγειονομικής περίθαλψης του προσωπικού του προηγούμενου υπό α' στοιχείου, διέπεται από τις διατάξεις των στοιχείων α', β', γ', δ', και ε' της παραγράφου 10 του άρθρου 4 του ν. 3075/2002 (Α' 297), όπως ισχύει. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του ν. 3408/2005, όπως ισχύει.

Κεφάλαιο ΙΑ: Λοιπές διατάξεις

Άρθρο 53: Ναυτική Διαιτησία

1. Οι διαφορές από ναυλώσεις ή θαλάσσιες μεταφορές του Ελληνικού Δημοσίου ή κρατικών νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που συνιστώνται και λειτουργούν για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος μπορούν να υπάγονται, με μόνη τη συμφωνία των μερών, σε διαιτησία.
2. Στην περίπτωση που συμφωνηθεί διαιτησία κατά τα ανωτέρω, οι σχετικές διαφορές υπάγονται στη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Εφαρμοστέο δικαιο επί της ουσιαστικής διαφοράς είναι το ελληνικό, ως γλώσσα διαιτησίας η ελληνική και τόπος διαιτησίας ο Πειραιάς. Αντίθετη συμφωνία των μερών σε σχέση με τα αναφερόμενα στο προηγούμενο εδάφιο δεν ισχύει.
3. Στη διαιτησία που προβλέπει το παρόν άρθρο, διαιτητής εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου ή του κρατικού νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ορίζεται εν ενεργεία ή επίτιμος λειτουργός του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.
4. Το άρθρο 2 του β.δ. 447/1969 (Α' 133) αντικαθίσταται ως εξής:
«Στη μόνιμη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος μπορούν να υπάγονται οι πάσης φύσεως ναυτιλιακές διαφορές ιδιωτικού δικαίου, περιλαμβανομένων και των διεθνών».

Άρθρο 54 : Ρυθμίσεις σχετικές με τον Οίκο Ναύτου

1. α. Στην κεντρική υπηρεσία, καθώς και στα παραρτήματα Οίκου Ναύτου δύνανται να παρέχονται από τον ΕΟΠΥΥ υπηρεσίες υγείας ή άλλες υποστηρικτικές προς αυτές υπηρεσίες προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους. Για το σκοπό αυτό, ο ΕΟΠΥΥ διαθέτει το αναγκαίο κατά περίπτωση προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων ιατρών, οδοντιάτρων, φαρμακοποιών, υγειονομικού προσωπικού και διοικητικών υπαλλήλων.
β. Με απόφαση των Υπουργών Υγείας και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την παροχή των ανωτέρω υπηρεσιών, θέματα σχετικά με δαπάνες για την παροχή τους, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια.
2. Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) επιτρέπεται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου διοίκησής του να παραχωρεί κατά χρήση ακίνητα που ανήκουν στην κυριότητά του στον Οίκο Ναύτου για τη στέγαση των κεντρικών υπηρεσιών, των παραρτημάτων ή γενικότερα για την εξυπηρέτηση των καταστατικών σκοπών αυτού. Με απόφαση των Υπουργών Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται η διάρκεια και οι όροι της ως άνω παραχώρησης, το ετήσιο αντάλλαγμα που καταβάλλεται στο ΝΑΤ, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.
3. Με διάταγμα, το οποίο εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο οι νομοθετικές διατάξεις που αφορούν στον Οίκο Ναύτου. Κατά την κωδικοποίηση αυτή επιτρέπεται νέα αριθμηση, διαφορετική κατάταξη και γενικότερη διαρρύθμιση των ισχυουσών διατάξεων, με

σκοπό τη διασαφήνιση της σχετικής νομοθεσίας, χωρίς ωστόσο την προσθήκη νέων ή τροποποίηση υφιστάμενων ρυθμίσεων. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου συγκροτείται μη αμειβόμενη επιτροπή για την ανωτέρω κωδικοποίηση. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και γραμματειακής υποστήριξης της Επιτροπής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

4. α. Το στοιχείο α' της παραγράφου 12 του άρθρου 84 του π.δ. 913/1978 (Α' 220), με το οποίο κωδικοποιήθηκε ο ν. 792/1978 (Α' 110), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«12. α) Από το σύνολο των κατά τις προηγούμενες παραγράφους τακτικών εισφορών ποσοστό είκοσι οκτώ τοις εκατό (28%) αποτελεί πόρο του Κεφαλαίου Ανεργίας Ασθενείας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.) και δύο τοις εκατό (2%) πόρο του Ειδικού λογαριασμού Προστασίας Φυματικών Ναυτικών που λειτουργούν στο Ν.Α.Τ. Το ως άνω ποσοστό υπέρ Κ.Α.Α.Ν. καταβάλλεται από το Ν.Α.Τ. στον Οίκο Ναύτου σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις και εκκαθαρίζεται όταν εκκαθαρισθούν τα ναυτολόγια κάθε οικονομικής χρήσης».

β. Η ισχύς της ως άνω υπό στοιχείο α' ρύθμισης ισχύει από 1.1.2014.

5. Η παράγραφος 11 του άρθρου 44 του ν.4075/2012 (Α' 89) αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου το ποσοστό του στοιχείου α' της παραγράφου 12 του άρθρου 84 του π.δ. 913/1978 (Α' 220), όπως ισχύει, επιμερίζεται στο Κεφάλαιο Ανεργίας και στο Κεφάλαιο Ασθενείας.

Με απόφαση των Υπουργών Υγείας και Ναυτιλίας και Αιγαίου το κατά τα ανωτέρω οριζόμενο ποσοστό των εισφορών του Κεφαλαίου Ασθενείας κατανέμεται σε τμήμα που αποδίδεται στον ΕΟΠΥΥ για παροχές σε είδος και σε τμήμα που αποδίδεται στο «Λογαριασμό Παροχών σε Χρήμα» του Οίκου Ναύτου, ο οποίος συνιστάται με την περίπτωση Α' της παραγράφου 1 του άρθρου 47».

Άρθρο 55: Απελευθέρωση περιηγητικών πλόων

Η παράγραφος 1 του άρθρου 1 του ν. 3872/2010 (Α' 148), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παράγραφος 3 περίπτωση β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α' 261), όπως ισχύει, σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των σαράντα εννέα (49) επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι μεταξύ ελληνικών ή και ξένων λιμένων παραλαμβάνοντας επιβάτες από ελληνικούς λιμένες με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ελληνικός λιμένας, αυτός είναι ο λιμένας της επιβίβασής τους. Η διάρκεια του ταξιδιού από το λιμένα επιβίβασης των επιβατών έως και το λιμένα αποβίβασής τους είναι, κατ' ελάχιστον, σαράντα οκτώ (48) ώρες. Επίσης, το δικαίωμα

αυτό παρέχεται και σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη ή τουλάχιστον σαράντα εννέα (49) επιβατών».

Άρθρο 56 : Δωρεές για τη στήριξη πολιτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου

1. α. Για την ενίσχυση της αποστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων, είναι δυνατή η χρηματοδότηση ή η εν γένει ενίσχυσή του, συνιστάμενη σε δωρεά είδους ή δωρεάν παροχή υπηρεσιών, από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, χωρίς οποιοδήποτε, άμεσο ή έμμεσο, αντάλλαγμα ή αντιστάθμισμα.

β. Με ευθύνη της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου αναρτάται στο διαδίκτυο το ετήσιο πρόγραμμα αναγκών συνοδευόμενο από τεχνική περιγραφή. Ο δωρητής επιλέγει το έργο ή τη δραστηριότητα που επιθυμεί να ενισχύσει και γνωστοποιεί την επιλογή του εγγράφως στο Υπουργείο, το οποίο οφείλει σε εύλογο χρονικό διάστημα και πάντως όχι πέραν των είκοσι (20) ημερών από την ανωτέρω γνωστοποίηση, να δηλώσει την αποδοχή ή μη της δωρεάς. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου παρέχει κάθε αναγκαία συνδρομή για την πραγματοποίηση της δωρεάς.

2. Μεταξύ του δωρητή και του Υπουργείου υπογράφεται σύμβαση, η οποία προσδιορίζει τους ειδικότερους όρους πραγματοποίησης της δωρεάς. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου 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 και ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Οι δωρεές του παρόντος άρθρου προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου απαλλάσσονται από το φόρο δωρεάς.

Άρθρο 57: Ζητήματα προσωπικού Λιμενικού Σώματος

1. Το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 3865/2010 (Α' 120), όπως ισχύει, εξακολουθεί να έχει ως κύριο φορέα ασφάλισης το Δημόσιο και ως φορέα επικουρικής ασφάλισης το Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού, που προβλέπεται από το π.δ. 21/31 Οκτωβρίου 1932 (Α' 387) και συμμετέχει στο Ταμείο Αρωγής Λιμενικού Σώματος που προβλέπεται από το β.δ. 160/1970 (Α' 44). Στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος παρέχεται νοσοκομειακή και υγειονομική περίθαλψη, όπως αυτή ορίζεται ιδίως στις διατάξεις του ν. 154/1975 (Α' 185), του π.δ. 432/1983 (Α' 162), του π.δ. 133/2002 (Α' 109), του ν. 3079/2002 (Α' 311), του π.δ. 169/2004 (Α' 142) και της παραγράφου 9 του άρθρου 16 του ν.3922/2011 (Α' 35).

2. Όσοι αποφοιτούν από τις παραγωγικές σχολές του Λιμενικού Σώματος μπορεί να τοποθετούνται στις Επισκευαστικές Βάσεις Λιμενικού Σώματος, εφόσον κατέχουν πτυχίο ή δίπλωμα αντίστοιχης ειδικότητας, σύμφωνα με το π.δ. 50/2001 (Α' 39), όπως ισχύει κάθε φορά. Ο αριθμός των κενών οργανικών θέσεων που θα πληρωθούν

καθορίζεται με απόφαση του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 3 του άρθρου 6 του π.δ. 33/2009 (Α' 50), όπως ισχύει.

3. Στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που μετακινείται στο εξωτερικό προς εκτέλεση υπηρεσίας, παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής στο μετακινούμενο σε βάρος της Παγίας Προκαταβολής του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, μέχρι και του 75% του συνολικά δικαιούμενου, κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου και εγκρίσεως του Γενικού Διαχειριστή αυτής.

4. Για τους Υποναυάρχους Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι υπηρέτησαν μετά την 01-01-2008 σε προβλεπόμενες με βάση τα καθήκοντα οργανικές θέσεις του βαθμού τους, πλην του Υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος, τουλάχιστον για τρεις (3) μήνες, εφόσον αποστρατεύθηκαν πριν από την έκδοση του π.δ. 81/2012 (Α' 139) και εφόσον η αποστρατεία τους δεν οφείλεται σε κρίση τους ως αποστρατευτέων, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 1 του π.δ. 308/1997 (Α' 220), εκτός εάν με απόφαση του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος, διαπιστωθεί η συνδρομή των λόγων που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 39 του π.δ. 81/2012, όπως ισχύει.

5. α. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν.δ. 4219/1961 (Α' 171), προστίθεται δεύτερο εδάφιο, ως ακολούθως:

«Κατ' εξαίρεση, για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, ο χρόνος των δύο (2) ετών σπουδών του προηγούμενου εδαφίου ισχύει, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις, και για σπουδές σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού».

β. Η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου ισχύει αναδρομικά από την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα του προσωπικού που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής αυτής.

6. Σε παραρτήματα του Οίκου Ναύτου στα οποία δεν υπηρετεί προσωπικό του Φορέα αυτού ή αυτό δεν επαρκεί για την κάλυψη των λειτουργικών τους αναγκών, αυτές καλύπτονται από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που υπηρετεί στην οικεία Λιμενική Αρχή.

7. Το τρίτο και τέταρτο εδάφιο της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του π.δ. 38/2012 (Α' 75), όπως ισχύει, αντικαθίστανται ως εξής:

«Το Συμβούλιο αυτό συγκροτείται από:

αα) Τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, ως Πρόεδρο.

ββ) Τον Αρχηγό Λιμενικού Σώματος, ως μέλος.

γγ) Έναν Αντιστράτηγο του Στρατού Ξηράς, αρχαιότερο αυτού που συμμετείχε στο πρωτοβάθμιο, ως μέλος.

δδ) Έναν Αντιναύαρχο του Πολεμικού Ναυτικού, ως μέλος.

εε) Έναν Αναθεωρητή Α' Τάξεως του Δικαστικού Σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων, ως μέλος.

Τα μέλη που αναφέρονται στις περιπτώσεις (γγ) και (δδ), καθώς και τα αναπληρωματικά αυτών, ορίζονται με πρόταση του Αρχηγού Γ.Ε.ΕΘ.Α., ενώ το μέλος της περίπτωσης (εε) και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού

Εθνικής Άμυνας, ύστερα από πρόταση του Ανώτατου Δικαστικού Συμβουλίου του Δικαστικού Σώματος των Ενόπλων Δυνάμεων».

8. α) Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 3B του ν. 2362/1995 (Α' 247), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Κατ' εξαίρεση των οριζόμενων στην παρούσα παράγραφο, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες των παραγράφων 2, 3 και 4 ασκεί ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ο οποίος είναι Ανώτατος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος και ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατόπιν εισήγησης του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος».

β) Η παράγραφος 5 του άρθρου 34 του ν. 3979/2011 (Α' 138) αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1, ασκούνται κατά περίπτωση από τη Διεύθυνση Πληροφορικής των Αρχηγείων της Ελληνικής Αστυνομίας και του Πυροσβεστικού Σώματος και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, της Γενικής Διεύθυνσης Κατάστασης Πολιτικού Προσωπικού, της Υπηρεσίας Ασύλου, της Υπηρεσίας Πρώτης Υποδοχής και του Γραφείου Αντιμετώπισης Περιστατικών Αυθαιρεσίας».

γ) Στο άρθρο 34 του ν. 3979/2011 (Α' 138) προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:
«7. Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1, ασκούνται από την αρμόδια για θέματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης Διεύθυνση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος».

9. α) Η περίπτωση (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ. 81/2012 (Α' 139) αντικαθίσταται ως κατωτέρω:

«ε) Οι Αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού, Οικονομικού και Νομικού, μέχρι και το βαθμό του Πλοιάρχου Λιμενικού Σώματος».

β) Η παράγραφος 5 του άρθρου 7 του π.δ. 81/2012 αντικαθίσταται ως εξής:
«5. Οι Αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος ειδικότητας Τεχνικού, Υγειονομικού, Οικονομικού και Νομικού προάγονται με τη συμπλήρωση του προβλεπομένου ελαχίστου χρόνου παραμονής στο βαθμό, ανεξάρτητα από την ύπαρξη κενών οργανικών θέσεων μέχρι και το βαθμό του Πλοιάρχου Λιμενικού Σώματος».

γ) Στο άρθρο 10 του π.δ. 81/2012 προστίθεται νέα παράγραφος 2 ως εξής :
«2. Για την προαγωγή στο βαθμό του Πλοιάρχου Λιμενικού Σώματος των Αξιωματικών που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος, απαιτείται να έχουν διανύσει συνολική υπηρεσία τριών (3) ετών στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος και τις υπαγόμενες σε αυτό υπηρεσίες, όπως καθορίζονται στον Οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου».

δ) Οι παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 10 του π.δ. 81/2012 αναριθμούνται σε 3, 4 και 5 αντίστοιχως.

ε) Η παράγραφος 1 του άρθρου 14 του π.δ. 81/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Οι Υπαρχηγοί Λιμενικού Σώματος επιλέγονται μεταξύ των εν ενεργεία κατά χρόνο επιλογής Υποναυάρχων και Αρχιπλοιάρχων που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος, που συμπληρώνουν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του έτους επιλογής τα γενικά τυπικά προς προαγωγή προσόντα. Όταν κενώνεται μόνον η θέση του αρχαιότερου Υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος, το αρμόδιο για την επιλογή Συμβούλιο Κρίσεων, αποφασίζει μεταξύ του νεότερου Υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος και των εν ενεργεία, κατά το χρόνο επιλογής, Υποναυάρχων και Αρχιπλοιάρχων που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος και συμπληρώνουν μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου του έτους επιλογής τα γενικά τυπικά προς προαγωγή προσόντα για την πλήρωση της θέσης αυτής».

10. Ο βαθμός του Ναυάρχου Λιμενικού Σώματος εν αποστρατεία, ο οποίος προβλέπεται από τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 12 του π.δ. 81/2012 (Α' 139), μπορεί να απονέμεται με την ίδια διαδικασία και στους Αρχηγούς του Λιμενικού Σώματος που αποστρατεύθηκαν πριν τις 3-4-2008.

11. Στα Ναυτικά Νοσοκομεία Αθηνών και Πειραιά, καθώς και στις υγειονομικές Υπηρεσίες Πολεμικού Ναυτικού, μπορεί να υπηρετούν Αξιωματικοί και Υπαξιωματικοί Υγειονομικοί Λιμενικού Σώματος, ανάλογων ειδικοτήτων κατά βαθμό και θέση. Με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η διαδικασία τοποθέτησης των ανωτέρω στελεχών του Λιμενικού Σώματος, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

12. Με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται, και κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας, θέματα σχετικά με την υπηρεσιακή κατάσταση των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, τα οποία εντάσσονται και υπηρετούν σε υπηρεσίες των Ενόπλων Δυνάμεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

13. Στο άρθρο 119 του ν. 3079/2002 (Α' 311), όπως ισχύει, προστίθενται παράγραφοι 6, 7 και 8 ως ακολούθως:

«6. Οι τοποθετήσεις στελεχών Λιμενικού Σώματος στα Λιμενικά Τμήματα γίνονται από το προσωπικό που υπηρετεί στη Λιμενική Αρχή όπου υπάγονται διοικητικά, με διαταγή του οικείου προϊσταμένου Λιμενικής Αρχής. Το προσωπικό Λιμενικού Σώματος, το οποίο τοποθετείται σε Λιμενικά Τμήματα με την ανωτέρω διαδικασία, ανήκει στην οργανική δύναμη της Λιμενικής Αρχής διοικητικής υπαγωγής τους.

7. Κάθε τοποθετούμενος σε Λιμενικό Τμήμα, σύμφωνα με τα παραπάνω, δύναται εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) εργάσιμων ημερών να υποβάλει προσφυγή στον προϊστάμενο του ανώτερου κλιμακίου διοικήσεως και να αιτηθεί την ακύρωση ή τροποποίηση της διαταγής τοποθέτησης. Το αρμόδιο όργανο οφείλει να γνωστοποιήσει την απόφασή του στον προσφεύγοντα το αργότερο εντός προθεσμίας σαράντα (40) ημερών. Η άσκηση προσφυγής αναστέλλει την εκτέλεση της διαταγής τοποθέτησης, έως ότου το αρμόδιο όργανο αποφανθεί σχετικά με αυτήν.

8. Κατ'εξαιρέση, η πλήρωση των θέσεων σε Λιμενικά Τμήματα, τα οποία κατατάσσονται στις κατηγορίες των Λιμενικών Αρχών σύμφωνα με το π.δ. 33/2009 (Α' 50) και όπως κάθε φορά ισχύει, διενεργείται μόνο μέσω των διαδικασιών που προβλέπονται στο διάταγμα αυτό».

Άρθρο 58: Δαπάνες προσωπικού Λιμενικού Σώματος

1. Οι δαπάνες μετακινήσεων του προσωπικού Λιμενικού Σώματος που πραγματοποιήθηκαν από 01-01-2006 έως 31-12-2009 και δεν ενταλματοποιήθηκαν, μπορούν, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων στην παράγραφο 3 του άρθρου 90 του ν. 2362/1995 (Α' 247), να πληρωθούν μέχρι 31.12.2013, εφόσον δεν υπερβαίνουν τις εγκεκριμένες πιστώσεις του προϋπολογισμού οδοιπορικών εξόδων Λιμενικού Σώματος προηγούμενων ετών.

2. Με διάταγμα που εκδίδεται κατόπιν πρότασης των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Υγείας και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την παροχή και κοστολόγηση των ιατρικών πράξεων, των παρακλινικών εξετάσεων, των νοσηλείων, των θεραπειών των στελεχών Λιμενικού Σώματος και των μελών των οικογενειών τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

3. Στην πάγια προκαταβολή του Λιμενικού Σώματος περιλαμβάνονται και οι εκκρεμείς δαπάνες της Πάγιας Προκαταβολής του πρώην Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) κατά το διάστημα της υπαγωγής του Λιμενικού Σώματος σε αυτό, οι οποίες αφορούν στην κάλυψη των λειτουργικών αναγκών των Υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν. και των εξόδων του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος μέσω αυτής.

4. α. Στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου από 01-01-2014 συστήνεται ειδικός φορέας «Έδρες Ναυτιλιακών Ακολουθών» με πιστώσεις που μεταφέρονται από τους κωδικούς εξόδων του ειδικού φορέα «Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή» και αφορούν σε καταναλωτικές και σύνθετες δαπάνες που πραγματοποιούνται στις έδρες Ναυτιλιακών Ακολουθών.

β. Από 01-01-2014 καταργείται ο ειδικός φορέας «Γενική Γραμματεία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας» και οι σχετικές πιστώσεις μεταφέρονται στον ειδικό φορέα «Λιμενικό Σώμα- Ελληνική Ακτοφυλακή».

5. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 11 του ν. 3922/2011 (Α' 35), προστίθενται περιπτώσεις λστ', λζ' και λη' ως ακολούθως:

«λστ. Αποδοχές και επιδόματα του εκπαιδευτικού προσωπικού και του ειδικού τεχνικού προσωπικού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.).

λζ. Δαπάνες μισθωμάτων, ηλεκτρικής ενέργειας και ύδρευσης των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.).

λη. Δαπάνες σε βάρος των πιστώσεων που αφορούν στις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου».

Άρθρο 59 : Αποζημιώσεις Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων και Υγειονομικών Επιτροπών

Οι δαπάνες αποζημιώσεων των μελών των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων που πραγματοποιήθηκαν από 1.12.2008 έως την έκδοση του παρόντος νόμου και οι

δαπάνες Υγειονομικών Επιτροπών Απογραφομένων Ναυτικών Εργατών θαλάσσης από 1.7.2010 μέχρι την έκδοση του παρόντος νόμου, οι οποίες δεν ενταλματοποιήθηκαν, δύνανται να πληρωθούν μέχρι τις 31.12.2013, εφόσον πραγματοποιήθηκαν εντός των εγκεκριμένων πιστώσεων του προϋπολογισμού του αρμόδιου φορέα των αντιστοιχων οικονομικών ετών.

Άρθρο 60 : Αξιώσεις εργαζομένων στην ακτοπλοΐα

1. Σε περίπτωση που, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν.2881/2001 (Α' 16), έχει κατατεθεί από τον Οργανισμό, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του νόμου αυτού, ποσό από 01-06-2009 και εφεξής στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ως υπόλοιπο προϊόντος πλειοδοτικού διαγωνισμού, το ως άνω Ταμείο, ενεργώντας για λογαριασμό του κυρίου του ναυαγίου, υποχρεώνεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 205 του ν. 3816/1958 (Α' 32) και των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όπως ισχύουν, να αποδώσει εξ' αυτού ποσό, προς εξόφληση κατά κεφάλαιο, τόκους και έξοδα, το οποίο αντιστοιχεί σε αξιώσεις εργαζομένων, με κύρια ασφάλιση στο ΙΚΑ και επικουρική στο Ταμείο Πρακτορειακών Υπαλλήλων, κατά του κυρίου ναυαγίου, οι οποίες προέρχονται από μεταξύ τους προϋπάρξασα εργασιακή σχέση, λόγω μη καταβολής σε αυτούς μισθών, επιδομάτων και αποζημιώσεων. Η απόδοση στο δικαιούχο γίνεται με την προσκόμιση τελεσίδικης δικαστικής απόφασης, σύμφωνα με τα κατωτέρω οριζόμενα, και κάθε άλλου αναγκαίου στοιχείου που θεμελιώνει την υπαγωγή του στην παρούσα ρύθμιση.
2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου καταλαμβάνουν μόνο απαιτήσεις, οι οποίες κατά το χρόνο εκδόσεως του παρόντος νόμου έχουν επιδικασθεί για την ανωτέρω πραγματική και νομική αιτία υπέρ των εργαζομένων με τελεσίδικες δικαστικές αποφάσεις. Όμοιες απαιτήσεις, οι οποίες κατά τον ίδιο χρόνο τελούν σε εκκρεμοδικία, ικανοποιούνται αφότου καταστούν τελεσίδικες.
3. Αν επί του ναυαγίου έχει επιβληθεί ήδη αναγκαστική κατάσχεση, η ως άνω καταβολή διενεργείται με εντολή του αρμόδιου συμβολαιογράφου, σύμφωνα με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 και επάγεται την απόσβεση των εκ της εργασιακής αυτών σχέσης απαιτήσεων.
4. Αν το τίμημα από την εκποίηση του ναυαγίου έχει αναληφθεί από τον Οργανισμό σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν.2881/2001, η ανωτέρω υποχρέωση απόδοσης βαρύνει τον ίδιο.

Άρθρο 61 : Τροποποίηση του Κανονισμού ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων.

Το στοιχείο α' της παρ. 2 του άρθρου 19 του πδ 44/2011 (Α' 110) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ VII, ένα (1) κοινόχρηστο αποχωρητήριο ανά εξήντα (60) επιβάτες και όχι λιγότερα από δύο (2). Σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ V και VI, ένα (1) κοινόχρηστο αποχωρητήριο

ανά πενήντα (50) επιβάτες και όχι λιγότερα από δύο (2). Σε επιβατηγά πλοία που έχουν αναγνωρισθεί πριν την 13.7.2011, εκτελούν πλόες κατηγοριών V, VI και VII και παραλαμβάνουν συνολικό αριθμό επιβατών μέχρι πενήντα (50) επιβάτες απαιτείται τουλάχιστον ένα (1) κοινόχρηστο αποχωρητήριο. Σε επιβατηγά πλοία που έχουν αναγνωρισθεί πριν την 13-07-2011, εκτελούν πλόες ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ VII, εάν κατά τον υπολογισμό των απαιτούμενων αποχωρητηρίων ο αριθμός που προκύπτει είναι δεκαδικός, αυτός στρογγυλοποιείται στον προηγούμενο ή επόμενο ακέραιο, ανάλογα με το αν τα δεκαδικά ψηφία είναι κάτω ή άνω του 0,50 αντίστοιχα».

Κεφάλαιο ΙΒ' : Τελικές και μεταβατικές διατάξεις

Άρθρο 62 : Διατηρούμενες - Καταργούμενες διατάξεις

- 1.** Οι διατάξεις των άρθρων 11, 13, 17 έως 20 και 25 του ν. 3922/2011 (Α' 35) παραμένουν σε ισχύ. Ομοίως, παραμένουν σε ισχύ οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 6, όπως ισχύει μετά την έκδοση του π.δ. 85/2012, του άρθρου 12 εκτός των παραγράφων 1 και 2, του άρθρου 14 εκτός των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1, του άρθρου 16 εκτός της παραγράφου 5, των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 21 και της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 24 του ν. 3922/2011.
- 2.** Από το χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος καταργούνται τα άρθρα 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10, 15 και 23 του ν. 3922/2011. Ομοίως, καταργούνται οι διατάξεις του άρθρου 5 εκτός της παραγράφου 5, της παραγράφου 2 του άρθρου 6, των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 12, των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 του άρθρου 14, της παραγράφου 5 του άρθρου 16, της παραγράφου 3 του άρθρου 21, των παραγράφων 1 και 5 του άρθρου 22, καθώς και της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 και της παραγράφου 2 του άρθρου 24.
- 3.** Οι διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 3922/2011 παραμένουν σε ισχύ μέχρι την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο στοιχείο β' της παραγράφου 4 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου.
- 4.** Η περίπτωση στ' του άρθρου 141 του ν. δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261) καταργείται.
- 5.** Το άρθρο 127 του ν. 3079/2002 (Α' 311) καταργείται.

Άρθρο 63 : Μεταβατικές διατάξεις

- 1.** α. Ο προβλεπόμενος από τις διατάξεις του ν. 103/1975 (Α' 167), όπως ισχύει, λογαριασμός, που τηρούσαν τα Λιμενικά Ταμεία, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 52 του παρόντος, για τη λήψη εφάπαξ βοηθήματος των υπαλλήλων τους, διατηρείται μετά τη μετατροπή τους σε ανώνυμη εταιρία και εφαρμόζεται μέχρι την αποχώρηση των υπηρετούντων κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού υπαλλήλων, οπότε και καταργείται αυτοδικαίως.
β. Οι διατάξεις των νόμων και των κανονιστικών πράξεων που αφορούν στα Λιμενικά Ταμεία της ανωτέρω περίπτωσης α' εξακολουθούν να ισχύουν, εφόσον δεν καταργούνται ή τροποποιούνται από τον παρόντα νόμο ή δεν αντίκεινται σε αυτόν ή στον κ.ν. 2190/1920.

2. Από την έναρξη εφαρμογής του παρόντος νόμου τις θέσεις του Αρχηγού, του αρχαιότερου Υπαρχηγού και του νεότερου Υπαρχηγού του Λιμενικού Σώματος καταλαμβάνουν ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος, ο Υπαρχηγός Λιμενικού Σώματος και ο Επιτελάρχης Λιμενικού Σώματος αντίστοιχα.

3. Όπου στην κείμενη νομοθεσία αναφέρεται ο όρος «Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή», νοείται εφεξής «Λιμενικό Σώμα».

Άρθρο 64 : Τελικές διατάξεις

Διατάξεις που είναι αντίθετες με τις διατάξεις του παρόντος νόμου καταργούνται από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

Άρθρο 65 : Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά σε επιμέρους διατάξεις του.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
ΧΡΥΣΑ ΓΙΑΝΚΕΣ



ΕΦΗ ΠΕΤΡΑ
ΠΕΑΡΧ. ΜΗΧ. 48

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΔΙΕΥΚΛΙΝΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ
ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΩΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ (ΕΠΕΡΑΖΩΝ) - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΟΙΣΤΕΡΕΥΣΗ
ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΩΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ (ΕΠΕΡΑΖΩΝ) - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΟΙΣΤΕΡΕΥΣΗ

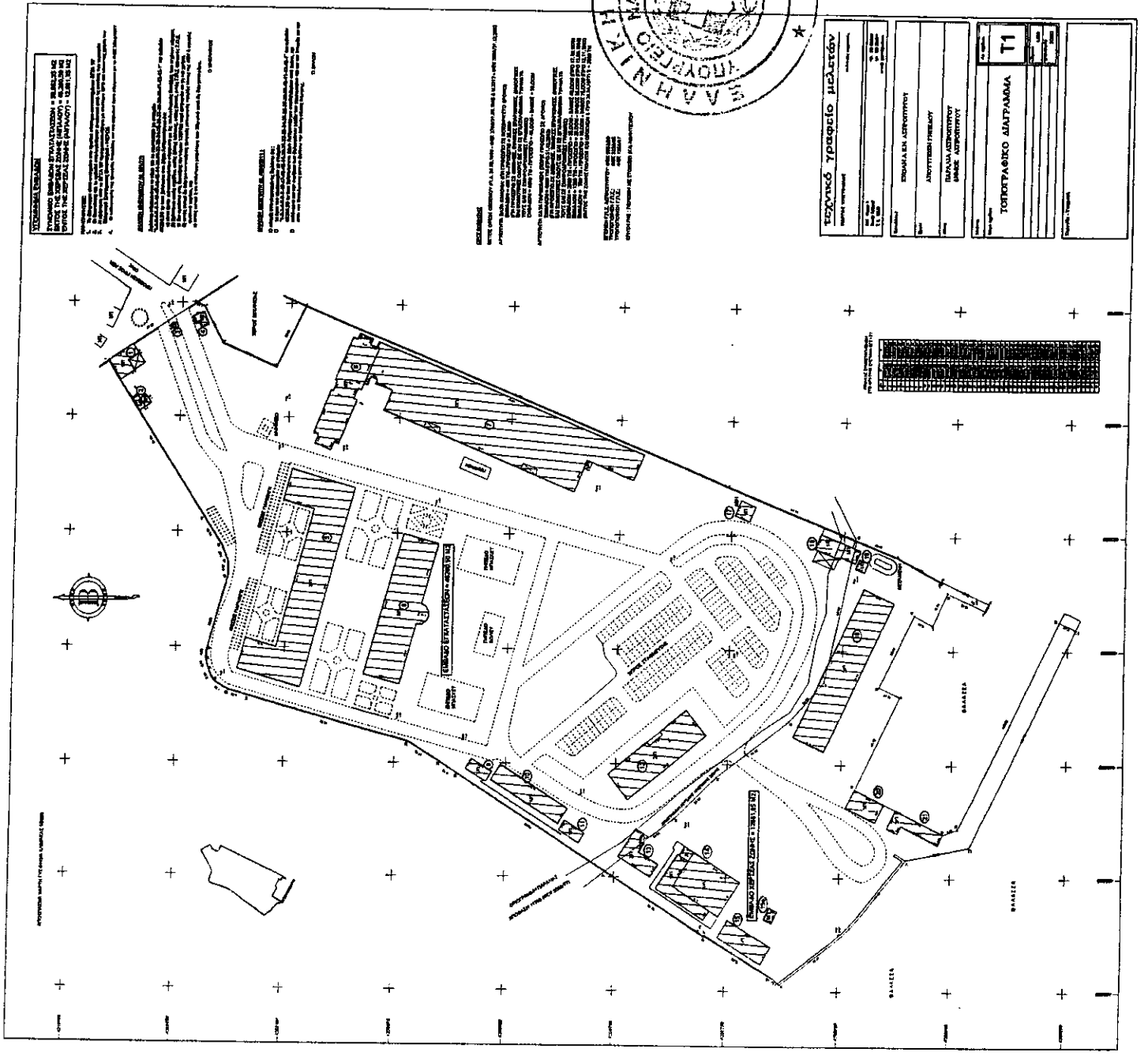
ΚΑΝΟΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΩΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ (ΕΠΕΡΑΖΩΝ) - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΟΙΣΤΕΡΕΥΣΗ

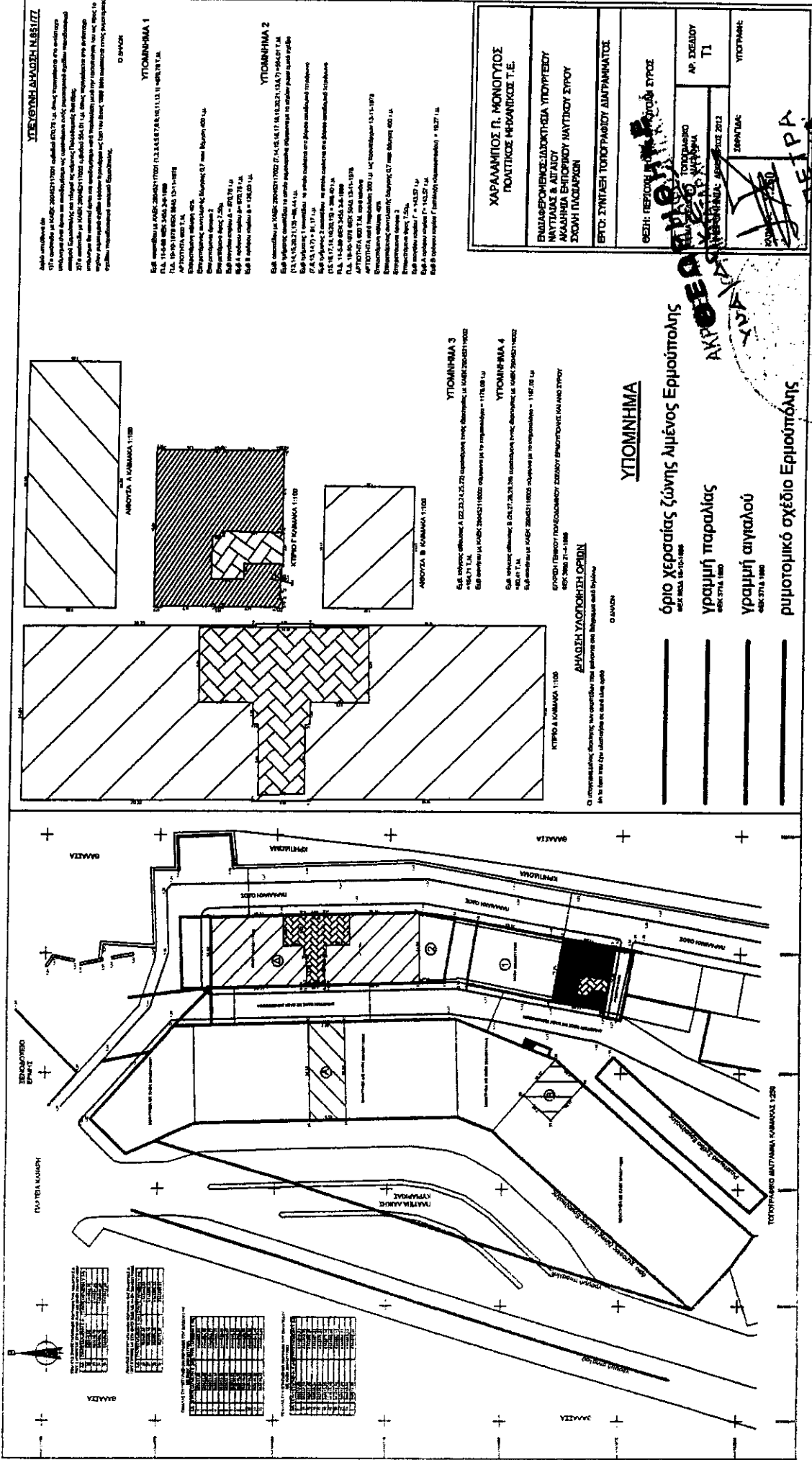
ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΚΠΟΡΕΥΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΩΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ (ΕΠΕΡΑΖΩΝ) - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΟΙΣΤΕΡΕΥΣΗ

ΚΑΝΟΝΕΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΩΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ (ΕΠΕΡΑΖΩΝ) - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΟΙΣΤΕΡΕΥΣΗ

ΚΑΝΟΝΕΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΩΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ (ΕΠΕΡΑΖΩΝ) - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΛΟΙΣΤΕΡΕΥΣΗ

ΕΡΧΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ
ΑΝΤΙΤΕΤΡΑΠΕΔΟΥ
ΒΑΡΛΑ ΑΕΡΟΠΟΡΟΥ
ΒΙΒΛΙΟ ΑΕΡΟΠΟΡΟΥ
Τ1
ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ





ΥΠΟΜΗΝΙΑ 1
 Εξ. 114-248 4025-2483-2484-2485
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ Τ.Ε.Χ.
 ΟΡΟΦΗ: 1
 Εμβαδόν: 142,17 τ.μ.
 Εμβαδόν οικοπέδου: 142,17 τ.μ.
 Εμβαδόν οικοπέδου β = 142,17 τ.μ.

ΥΠΟΜΗΝΙΑ 2
 Εξ. 114-248 4025-2483-2484-2485
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ Τ.Ε.Χ.
 ΟΡΟΦΗ: 1
 Εμβαδόν: 142,17 τ.μ.
 Εμβαδόν οικοπέδου: 142,17 τ.μ.
 Εμβαδόν οικοπέδου β = 142,17 τ.μ.

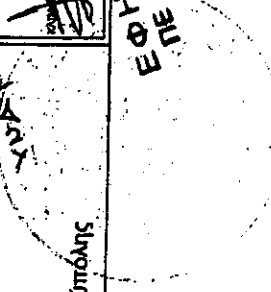
ΥΠΟΜΗΝΙΑ 3
 Εξ. 114-248 4025-2483-2484-2485
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ Τ.Ε.Χ.
 ΟΡΟΦΗ: 1
 Εμβαδόν: 142,17 τ.μ.
 Εμβαδόν οικοπέδου: 142,17 τ.μ.
 Εμβαδόν οικοπέδου β = 142,17 τ.μ.

ΥΠΟΜΗΝΙΑ 4
 Εξ. 114-248 4025-2483-2484-2485
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ Τ.Ε.Χ.
 ΟΡΟΦΗ: 1
 Εμβαδόν: 142,17 τ.μ.
 Εμβαδόν οικοπέδου: 142,17 τ.μ.
 Εμβαδόν οικοπέδου β = 142,17 τ.μ.

ΧΑΡΑΑΝΤΙΟΣ Π. ΜΟΝΟΥΣΙΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Π.Ε.		ΥΠΟΜΗΝΙΑ
ΕΠΙΒΕΒΛΗΤΟΡΙΑ ΔΙΑΚΟΙΝΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ & ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ		ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ Τ1
ΕΡΓΟ: ΣΤΙΛΙΔΑ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ		ΥΠΟΜΗΝΙΑ
ΘΕΣΗ: ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΙΑΣ ΤΡΑΠΙΖΑΣ ΣΥΡΟΥ		ΣΧΗΜΑΤΟΣ
ΑΔΕΙΑ: ΑΡΧ. ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΜΗΚΡΟΣΧΕΔΙΑΣΜΑΤΟΣ		ΔΙΑΡΚΕΙΑ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ Τ.Ε.Χ. Ν. ΠΕΤΡΕΤΑ		ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ
 όριο Χερσαίας ζώνης λιμένος Ερμούπολης
 γραμμής παραλίας
 γραμμής αιγιαλού
 ρυμοτομικό σχέδιο Ερμούπολης

ΕΦ. Η. ΠΕΤΡΕΤΑ
 ΕΠΙ. ΑΡΧ. ΜΗΧ.Σ.



ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΗΠΕΔΟΥ
 ΥΠΟ ΣΤΟΙΧΙΑ (1:53,556:742,10.....65-66-67-68-69-70-71-72-1)
 ΒΕΛΗΓ: ΠΑΝΟΥ - ΑΝΘΟΥ - ΠΡΕΒΕΖΑΣ
 ΜΟΚΥΤΗΛΙΑΣ - ΥΠΟΤΡΕΦΟΙ ΜΑΥΡΗΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΜΑΥΡΙΣΤΟΥ
 ΚΥ: 1530

ΕΜΒΛΑΘΟΝ ΓΗΠΕΔΟΥ ΥΠΟ ΣΤΟΙΧΙΑ (1:253,44:527,
 6-9-10.....65-66-67-68-69-70-71-72-1)
 Ε = 31.887,33 μ

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ (μετ' οχρόνου)
 Π.Σ. 24-05-85 Φ.Κ.Κ. 270/031-05-85

Αποσπασμό: 4.000 μ

Αποσπασμό από το όριο: 15,00 μ

Εμβα. προσημοσ σε κων. βάση: 28,00 μ

Κλίση: 10%

Διάμετρο: 2,2 Δ. Ε = 280 - ΙΕ = 8.000,00/0,01

Ομοιο: 1:2

Υψος: 1,50 = 1,20 μέτροι

ΑΡΧΗΤΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ - ΕΡΩΝΙΔΕΥΤΗ

ΕΜΒΛΑΘΟΝ ΜΑΥΡΗΛΙΑΣ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ:

ΚΤΗΡΙΟ 1 : ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΑΥΡΗΛΙΑΣ Ε = 2.285,41 μ

ΚΤΗΡΙΟ 10 : Ε = 20,21 μ

ΚΤΗΡΙΟ 11 : Ε = 14,44 μ

ΚΤΗΡΙΟ 14 : Ε = 103,29 μ

ΚΤΗΡΙΟ 2 : ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ Ε = 386,17 μ

ΚΤΗΡΙΟ 3 : ΚΟΙΤΩΝΕΣ Ε = 272,08 μ

ΚΤΗΡΙΟ 4 : ΚΟΙΤΩΝΕΣ ΑΝΤΙΣΤΗΝ Ε = 1271,53 μ

ΚΤΗΡΙΟ 5 : Ε = 44,88 μ

ΚΤΗΡΙΟ 6 : ΚΟΙΤΩΝΕΣ - ΚΟΙΤΩΝΕΣ - ΠΟΛΥΚΟΡΟΝ Ε = 1.882,06 μ

ΚΤΗΡΙΟ 7 : ΚΟΙΤΩΝΕΣ Ε = 467,50 μ

ΒΙΟΚΟΜΙΚΟ Ε = 403,08 μ

ΠΑΡΑΚΕΤΕ Ε = 63,11 μ

ΒΕΡΑΝΚΟ Ε = 25,43 μ

ΒΕΡΑΝΚΟ Ε = 78,84 μ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ Ε = 17,56 μ

ΥΠΟΔΟΧΗ Ε = 32,29 μ

ΣΤΙΒΑ Ε = 145,05 μ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΜΒΛΑΘΟΝ ΜΑΥΡΗΛΙΑΣ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ Ε = 7.527,28 μ

ΕΜΒΛΑΘΟΝ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ:

ΚΤΗΡΙΟ 1 : ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΑΥΡΗΛΙΑΣ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 2.285,41 μ

ΚΤΗΡΙΟ 10 : ΚΤΗΡΙΟ Ε = 20,21 μ

ΚΤΗΡΙΟ 11 : ΚΤΗΡΙΟ Ε = 14,44 μ

ΚΤΗΡΙΟ 14 : ΚΤΗΡΙΟ Ε = 103,29 μ

ΚΤΗΡΙΟ 2 : ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΑΥΡΗΛΙΑΣ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 386,17 μ

ΚΤΗΡΙΟ 3 : ΚΟΙΤΩΝΕΣ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 272,08 μ

ΚΤΗΡΙΟ 4 : ΚΟΙΤΩΝΕΣ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 1.271,53 μ

ΚΤΗΡΙΟ 5 : ΚΤΗΡΙΟ Ε = 44,88 μ

ΚΤΗΡΙΟ 6 : ΚΤΗΡΙΟ Ε = 44,88 μ

ΚΤΗΡΙΟ 7 : ΚΑΤΕΡΓΕΙΑ - ΚΟΙΤΩΝΕΣ - ΠΟΛΥΚΟΡΟΝ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 1.882,06 μ

ΚΤΗΡΙΟ 8 : ΚΟΙΤΩΝΕΣ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 467,50 μ

ΚΤΗΡΙΟ 9 : ΚΤΗΡΙΟ Ε = 467,50 μ

ΒΙΟΚΟΜΙΚΟ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 403,08 μ

ΠΑΡΑΚΕΤΕ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 63,11 μ

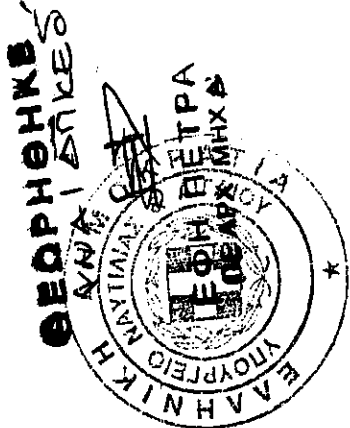
ΠΑΡΑΚΕΤΕ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 25,43 μ

ΒΕΡΑΝΚΟ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 78,84 μ

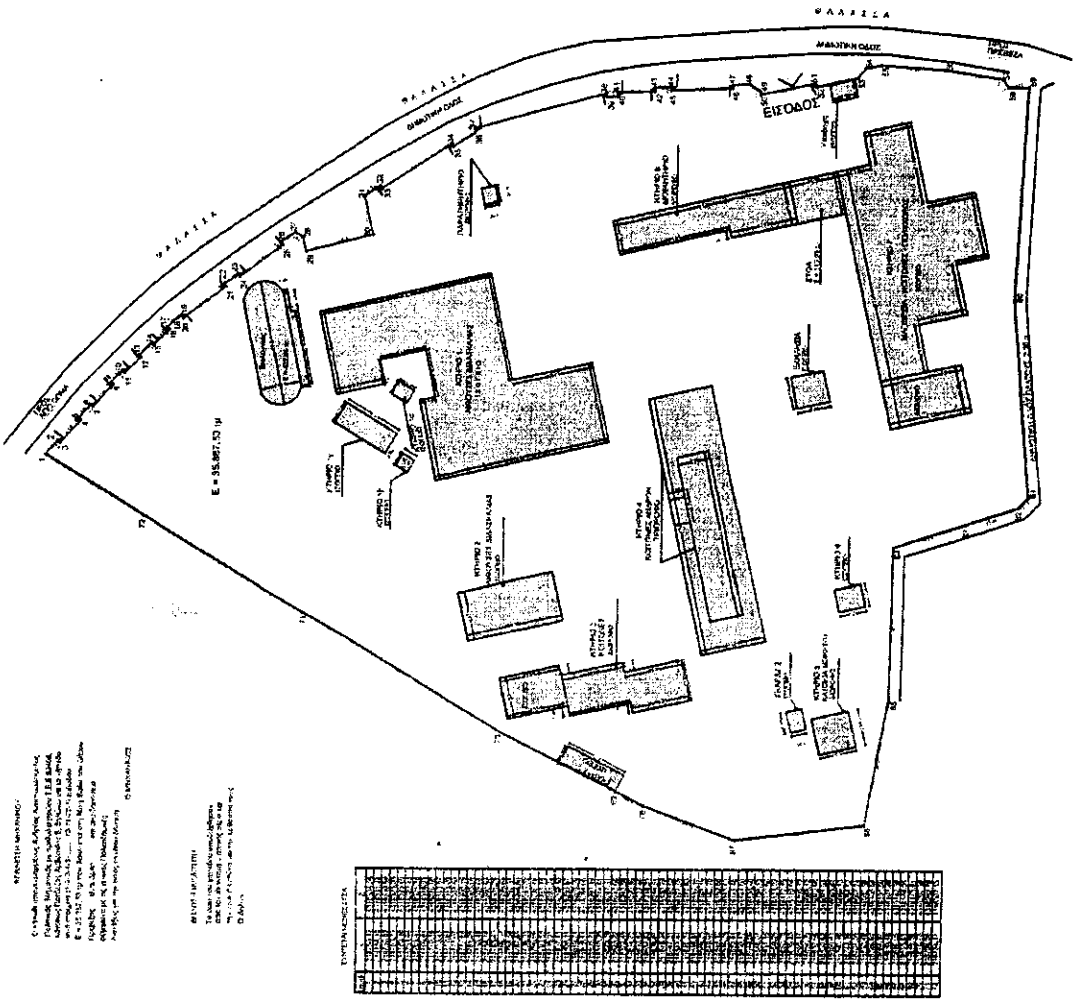
ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 17,56 μ

ΥΠΟΔΟΧΗ ΚΤΗΡΙΟ Ε = 32,29 μ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΜΒΛΑΘΟΝ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΤΗΡΙΑΚΩΝ Ε = 10.748,42 μ



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ :	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ :
ΥΠΟ ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΙ ΑΓΡΟΥ	ΥΠΟ ΣΤΟΙΧΙΑ ΚΑΙ ΑΓΡΟΥ
ΑΚΑΘΑΡΤΟ ΜΑΥΡΙΣΤΟΥ	ΑΚΑΘΑΡΤΟ ΜΑΥΡΙΣΤΟΥ
ΕΡΓΟ :	ΕΡΓΟ :
ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ
ΑΝΤΙΣΤΗΝ	ΑΝΤΙΣΤΗΝ
ΘΕΣΗ : "ΒΑΒΥ"	ΘΕΣΗ : "ΒΑΒΥ"
ΑΝΘΟΥ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΑΝΘΟΥ ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ :	ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ :
ΑΝΔΡΕΑΣ Α. ΑΝΔΡΙΑΣΤΟΠΟΥΛΟΣ	ΑΝΔΡΕΑΣ Α. ΑΝΔΡΙΑΣΤΟΠΟΥΛΟΣ
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ :	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ :
ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ
ΚΑΜΙΚΑΛΑ : 1/50	ΚΑΜΙΚΑΛΑ : 1/50
ΣΦΡΑΓΙΔΑ	ΣΦΡΑΓΙΔΑ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ :	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ :
ΕΜΒΛΑΘΟΝ	ΕΜΒΛΑΘΟΝ
ΑΡΧΟΝΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΑΡΧΟΝΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2013	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2013
ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ



ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ ΜΕΤΡΗΣΗ
 Ο σχεδιασμός αποτελεί προϊόν της μελέτης και
 αποτελεί αντικείμενο πνευματικής ιδιοκτησίας
 του μελετητή. Οποιαδήποτε αντιγραφή ή
 χρήση του σχεδίου χωρίς την άδεια του μελετητή
 αποτελεί παράβαση των δικαιωμάτων του πνευματικού
 δημιουργού και θα διώκεται σύμφωνα με το νόμο.
 Ο μελετητής δε φέρει ευθύνη για την ορθότητα
 των μετρήσεων και των υπολογισμών.
 Ο μελετητής δε φέρει ευθύνη για την ορθότητα
 των μετρήσεων και των υπολογισμών.
 Ο μελετητής δε φέρει ευθύνη για την ορθότητα
 των μετρήσεων και των υπολογισμών.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ
& ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΝΙΤΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ,
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ,
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΙΒΙΕΡΑΤΟΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΥΤΑΡΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΡΟΥΠΑΚΙΩΤΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

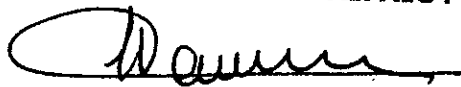
ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

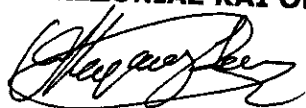

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

X

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ


ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ


ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ


ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΙΔΗΣ



Αριθμ. 69/Δ. / 2013

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Α. Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου, ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ειδικότερα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για την οργάνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ). Ειδικότερα:

1.α. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες του ΥΝΑ.

β. Συνιστάται Επιτροπή, μη αμειβόμενη, για την παρακολούθηση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο εθνικός συντονισμός της οποίας ανατίθεται στο ΥΝΑ.

- Οι επιμέρους δράσεις της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής χρηματοδοτούνται και υλοποιούνται από τα καθ' ύλην αρμόδια Υπουργεία.

- Καθορίζεται η συγκρότηση της Επιτροπής, της οποίας προϊστάται ο Γενικός Γραμματέας του ΥΝΑ. Ειδικότερα θέματα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της Επιτροπής καθορίζονται με κ.υ.α.

γ. Στο ΥΝΑ ανήκουν: i) η Γενική Γραμματεία Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία ιδρύεται με τις προτεινόμενες διατάξεις και προέρχεται από την τροποποίηση και μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, ii) η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και iii) το Λιμενικό Σώμα.

- Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με π.δ/γμα, των επιμέρους αρμοδιοτήτων και της οργάνωσης των υπηρεσιών και μονάδων του Υπουργείου. Με το ίδιο π.δ/γμα, μπορεί να ιδρύνονται νέες διοικητικές μονάδες και όργανα, να καταργούνται, να συγχωνεύονται και να μετονομάζονται υπάρχουσες μονάδες, να μεταβάλλονται οι αρμοδιότητές τους, να ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την τοποθέτηση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος κ.λπ.

δ. Συνιστάται Υπηρεσία Εκπαίδευσης Ναυτικών, με σκοπό την παροχή ναυτικής εκπαίδευσης, την πιστοποίηση των ναυτικών και τη διοίκηση και εποπτεία των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού. [Σύμφωνα με το άρθρο 25 του

ισχύοντος Οργανισμού (π.δ. 242/1999), στο ΥΝΑ, λειτουργεί Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, η οποία συγκροτείται από τέσσερα τμήματα και έχει παρεμφερείς αρμοδιότητες].

- Συνιστάται, επίσης, Διεύθυνση με αρμοδιότητα την ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών και λιμένων κ.λπ. Τα ειδικότερα θέματα σχετικά με τη λειτουργία της εν λόγω Διεύθυνσης ρυθμίζονται με το προαναφερόμενο διάταγμα.

2. Προσδιορίζονται ρητά οι φορείς που εποπτεύονται από το ανωτέρω Υπουργείο.

3. Καθορίζεται το πλαίσιο για τον ετήσιο προγραμματισμό δράσης που υποχρεούνται να υποβάλλουν στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου οι Γενικοί Γραμματείς του Υπουργείου και οι εποπτευόμενοι φορείς. (άρθρα 1 – 3)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για το Λιμενικό Σώμα (Λ.Σ.). Μεταξύ άλλων:

1. Επαναλαμβάνονται ισχύουσες διατάξεις για τη νομική φύση του Λ.Σ., το Αρχηγείο, τη διάρθρωση και τις αρμοδιότητες των υπηρεσιών του Λ.Σ.

2. Ορίζεται ότι, ο Αρχηγός του Λ.Σ επικουρείται στην άσκηση των καθηκόντων του, από δύο Υπαρχηγούς. (Σήμερα, επικουρείται από έναν Υπαρχηγό και έναν Επιτελάρχη, χωρίς να μεταβάλλονται οι βαθμοί του προσωπικού από τις οποίες προέρχονται τα όργανα αυτά). (άρθρα 4 – 8)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Περιλαμβάνονται διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια και την αστυνόμευση που ασκεί το Λ.Σ. Ειδικότερα:

1. Ρυθμίζονται εκ νέου τα θέματα σχετικά με τη στελέχωση του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Επιτήρησης και Ελέγχου Συνόρων (ΕΣΚΕΕΣ). (άρθρο 9)

2. Θεσπίζεται έσοδο υπέρ του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού, σε ποσοστό 5% επί των προστίμων, από τα πρόστιμα που επιβάλλονται από τις οικείες Λιμενικές Αρχές για παράνομη στάθμευση κατά τις διατάξεις του ΚΟΚ. (Σήμερα, τα ποσά από τα πρόστιμα αυτά εισπράττονται υπέρ των οικείων Οργανισμών Λιμένα των Λιμενικών Ταμείων και του λογαριασμού «Γαλάζιο Ταμείο» του Πράσινου Ταμείου). (άρθρο 10)

3. Τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ., ν.δ. 187/1973) και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον έλεγχο και τη θεώρηση ναυτιλιακών εγγράφων, στο πλαίσιο της διαδικασίας του κατάπλου και του απόπλου κατηγοριών πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

β. Παρέχεται η δυνατότητα ανάθεσης, στο σύνολό τους ή εν μέρει και σύμφωνα με τις οριζόμενες προϋποθέσεις, σε εξουσιοδοτημένους από την Ελλάδα Οργανισμούς, η πιστοποίηση πλοίων, πλοιοκτητριών και διαχειριστικών εταιρειών, η γενική ή μερική επιθεώρηση κ.λπ.

γ. Εξειδικεύεται η διαδικασία επιβολής προστίμου για τις παραβάσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

δ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό με υπουργική απόφαση, της οργανικής σύνθεσης του προσωπικού επιβατηγού ή επιβατηγού / οχηματαγωγού πλοίου που εκτελεί τους οριζόμενους πλόες.

ε. Ρυθμίζονται ειδικά θέματα σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων για το όριο απομάκρυνσης επιβατηγών πλοίων και τη μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων.

στ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη συγκρότηση, με υπουργική απόφαση, Επιτροπών, μη αμειβόμενων, με σκοπό την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κ.Δ.Ν.Δ. και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.). Με την ίδια απόφαση, ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και γραμματειακής υποστήριξης των εν λόγω Επιτροπών κ.λπ. (άρθρο 11)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

Περιλαμβάνονται διατάξεις που αφορούν στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

Ειδικότερα:

1. Τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις του ν. 3622/2007 και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Καθορίζεται η έννοια του όρου «φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα» και επανακαθορίζεται η έννοια των όρων «λιμένας», «συντονιστικό κέντρο» και «κέντρο αναφορών ασφαλείας».

β. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες των εθνικών αρχών στο πλαίσιο εφαρμογής του ν. 3622/2007.

γ. Ανατίθεται στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, η ευθύνη για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφαλείας των λιμένων τους, τη σύνταξη των σχεδίων ασφαλείας κ.λπ., οι οποίοι διαθέτουν και τους απαραίτητους προς τούτο πόρους.

- Σε περίπτωση που οι ανωτέρω αξιολογήσεις δεν διενεργηθούν εντός της οριζόμενης προθεσμίας, αυτές διενεργούνται με ευθύνη της Γενικής Γραμματείας Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και με δαπάνες των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, οι οποίες εγγράφονται υποχρεωτικά στον προϋπολογισμό τους.

δ. Ορίζεται ότι, η Ενιαία Αρμόδια Αρχή διατηρεί το δικαίωμα εκπόνησης μελετών και αξιολογήσεων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

ε. Επανακαθορίζονται οι φορείς παροχής εκπαίδευσης των Αξιωματικών Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ) και των πληρωμάτων των πλοίων, των Υπευθύνων Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) και του προσωπικού ασφαλείας

των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και το είδος της παρεχόμενης εκπαίδευσης.

στ. Θεσπίζονται κυρώσεις στην περίπτωση που οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα ή παρακείμενων περιοχών δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους και οι δραστηριοποιούμενοι οικονομικά σε τμήμα υπόχρεου λιμένα ή παρακείμενης περιοχής δεν εφαρμόζουν τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένων. Μεταξύ άλλων, επιβάλλεται πρόστιμο που κυμαίνεται από 300 ευρώ έως 500.000 ευρώ και εισπράττεται υπέρ του Δημοσίου.

(άρθρο 12)

2.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού. Από την εφαρμογή των διατάξεων αυτών, δεν μεταβάλλονται τα δικαιώματα υπηρεσίας που χορηγούνται με αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, καθώς και ο προσδιορισμός των λιμενικών τελών επί πλοίου, των πλοηγικών και φαρικών τελών και δικαιωμάτων, καθώς και η υποχρέωση πλοήγησης των πλοίων κατά τις κείμενες διατάξεις.

β. Ορίζεται ότι, οι επιθεωρήσεις του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης πλοίων μπορεί να γίνονται και από επιθεωρητές τηλεπικοινωνιακού τομέα – μέλη των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων (ΤΚΕΠ).

- Με κ.υ.α, καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης των στελεχών του Υ.Ν.Α. για την πιστοποίησή τους ως ελεγκτών και επιθεωρητών, αρμοδιότητας του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων.

(άρθρα 13 και 14)

3. Επανακαθορίζεται ο τρόπος πληρωμής από τους υπόχρεους της αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

(άρθρο 15)

4. Επεκτείνεται και στα πλοία με ελληνική σημαία που εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού και καταμετρούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις (ν.δ. 973/1971), η εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3393/2005 που αναφέρονται στη Διεθνή Σύμβαση σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης.

(άρθρο 16)

5. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αδειοδότηση και χρήση των βοηθητικών σκαφών και των πλωτών ναυπηγημάτων υδατοκαλλιεργειών. Για τη χορήγηση και ανανέωση της σχετικής άδειας, ο ενδιαφερόμενος καταθέτει, υπέρ του Δημοσίου τέλος ύψους 15 ευρώ, το οποίο αναπροσαρμόζεται με κ.υ.α.

- Σε περίπτωση παράβασης των ανωτέρω ρυθμίσεων, επιβάλλονται οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 157 του ΚΑΝΔ (διοικητικό πρόστιμο υπέρ του Δημοσίου και του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού).

(άρθρο 17)

6. Συμπληρώνονται - τροποποιούνται οι διατάξεις του ν.4033/2011, που αναφέρονται στην Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.) και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Καθορίζεται η διαδικασία μετακινήσεων των οργάνων και του προσωπικού της ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α., οι δαπάνες λειτουργίας της οποίας βαρύνουν τις πιστώσεις του Αρχηγείου Λ.Σ.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ύψους του παραβόλου που επιβάλλεται σε συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων. (άρθρο 18)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

Περιλαμβάνονται διατάξεις για τη ναυτική εκπαίδευση και εργασία και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

1.α. Ορίζεται ότι, οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας με πλοιοκτήτη, πλοίαρχο ή διαχειριστή ή εκπρόσωπο ή πράκτορα πλοίου για ναυτολόγηση σε θέση κατώτερου πληρώματος, κατά τη διάρκεια ισχύος του ν. 4093/2012, (Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013 – 2016), διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματά τους, ανεξάρτητα από τους όρους της σύμβασης, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

- Καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω ρύθμισης.

β. Εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 3569/2007, ως προς την καταβολή των εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) υπέρ ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, Εστία Ναυτικών για τους ναυτικούς κατώτερου πληρώματος που ναυτολογούνται σύμφωνα με τα ανωτέρω. Η δαπάνη για τις εν λόγω εισφορές, βαρύνει τον προϋπολογισμό του ΝΑΤ.

- Με κ.υ.α., καθορίζεται το ύψος του μισθού επί του οποίου υπολογίζονται οι εισφορές πλοιοκτήτη και ναυτικού στο ΝΑΤ, υπέρ των ανωτέρω φορέων.

- Η εφαρμογή της διάταξης αυτής δε θίγει τον καθορισμό του ύψους της σύνταξης των ναυτικών που έχουν ήδη θαλάσσια υπηρεσία, η οποία υπολογίζεται με βάση τον ευνοϊκότερο μισθό, για τον οποίο εισπράχθηκαν εισφορές σε χρονικό διάστημα 48 μηνών εντός της τελευταίας δεκαετίας.

(άρθρο 19)

2. Προβλέπεται η κατάρτιση, με υπουργική απόφαση, Μητρώου Ενεργών Ναυτικών, με το οριζόμενο περιεχόμενο. (άρθρο 20)

3. Ρυθμίζονται ειδικά θέματα σχετικά με τη μονιμοποίηση των με τριετή θητεία επίκουρων καθηγητών, καθηγητών εφαρμογών και μελών ΕΔΙΠ των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Συγκεκριμένα, θεωρείται ότι, παρατείνεται η θητεία τους, για όλες τις συνέπειες, για το χρονικό διάστημα από τη συμπλήρωση της θητείας έως την έκδοση ή μη της πράξης μονιμοποίησης. (άρθρο 21)

4. Θεσπίζεται η υποχρέωση των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων (ν. 27/1975) για τη ναυτολόγηση σπουδαστών των ΑΕΝ.

- Σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης αυτής, επιβάλλεται σε βάρος της εταιρίας πρόστιμο ύψους 2.500 ευρώ ανά εκπαιδευόμενο, υπέρ του

Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ., διατηρούμενος ειδικός λογαριασμός του ν. 3697/2008).

- Με κ.υ.α., ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με την ανωτέρω ναυτολόγηση, τη διαδικασία επιβολής και είσπραξης του προστίμου κ.λπ.

(άρθρο 22)

5.α. Ρυθμίζονται επίσης, θέματα σχετικά με ναυτολόγηση σπουδαστών των ΑΕΝ σε πλοία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

β. Παρατείνεται μέχρι την 31-12-2015 (λήγει την 31-12-2013), η ισχύς των διατάξεων του άρθρου 9 παρ. 8 του ν. 2575/1998, που προβλέπουν : i) τη χορήγηση στους σπουδαστές των ΑΕΝ, μηνιαίου εκπαιδευτικού επιδόματος πρακτικής άσκησης κατά την πρώτη εκπαιδευτική περίοδο σε πλοίο, ii) τον καθορισμό, με κ.υ.α., του ύψους και του τρόπου καταβολής του επιδόματος, καθώς και των ειδικών θεμάτων ασφαλιστικών εισφορών κ.λπ. (άρθρο 23)

6. Συστήνεται στο Υ.Ν.Α., Γραφείο Σταδιοδρομίας, το οποίο υπάγεται στην Υπηρεσία Ναυτικής Εκπαίδευσης, έχει τις οριζόμενες αρμοδιότητες και υποστηρίζεται από ειδικό πληροφοριακό σύστημα και διαδικτυακό ιστότοπο.

(άρθρο 24)

7.α. Επανακαθορίζεται ο κύκλος προσώπων από τον οποίο μπορεί να καλύπτονται οι τέσσερις θέσεις ειδικών συμβούλων ή συνεργατών και της θέσης Προϊσταμένου των Υπηρεσιών του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

β. Συνιστάται συλλογικό όργανο διαβούλευσης και διατύπωσης απόψεων με τίτλο «Διάσκεψη επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας». Με υπουργική απόφαση, ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη λειτουργία της Διάσκεψης. (άρθρα 25 και 26)

8. Επανακαθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για το διορισμό φυλάκων παροπλισμένων πλοίων ή πλοίων που τελούν υπό νόμιμη απαγόρευση απόπλου λόγω αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή προσωρινής διαταγής δικαστηρίων. Μεταξύ άλλων, αυξάνεται το όριο ηλικίας των ενδιαφερομένων στα 67έτη. (Σήμερα, το όριο αυτό είναι στα 55, 60 ή 65 έτη, κατά περίπτωση). (άρθρο 27)

9.α. Χαρακτηρίζονται ως νομίμως υφιστάμενα κατά θέση, χρήση και δόμηση, το σύνολο των εγκαταστάσεων των κτιρίων των Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου, Σύρου και Ηλείου και νομιμοποιούνται οι προσχώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στην προαναφερόμενη έκταση της Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου.

β. Επεκτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 4 του άρθρου 5 του ν. 4081/2012, και επιτρέπεται η σύναψη συμβάσεων, κατά παρέκκλιση της νομοθεσίας περί δημοσίων έργων, με φυσικά ή νομικά πρόσωπα, για την επισκευή κτιρίων των προαναφερόμενων ΑΕΝ, με ίδιες δαπάνες των ΑΕΝ. (Σήμερα, η δυνατότητα αυτή ισχύει μόνο για τα κτίρια της ΑΕΝ Μακεδονίας).

(άρθρο 28)

10.α. Μειώνεται το ποσοστό που αποδίδεται στα αναγνωρισμένα επαγγελματικά σωματεία πλοιοκτητών φορτηγών πλοίων και επιβατικών ή ακτοπλοϊκών πλοίων, από τις εισπραττόμενες από το ΝΑΤ ετήσιες εισφορές υπέρ του ΚΝΕ. Εφεξής, στους εν λόγω δικαιούχους αποδίδεται ετησίως ποσοστό 0,75% των προαναφερόμενων εισφορών, ενώ μέχρι σήμερα αποδίδεται ανά εξάμηνο ποσοστό 15% επί των ίδιων εισφορών.

- Το αποδιδόμενο ποσό, που δεν υπερβαίνει συνολικά το ποσό των 50.000 ευρώ, προσδιορίζεται και αποδίδεται σύμφωνα με την οριζόμενη διαδικασία.

- Τα ανωτέρω ισχύουν αναδρομικά από την 1/1/2012.

β. Επιτρέπεται, η παραχώρηση της χρήσης, έναντι χρηματικού ανταλλάγματος υπέρ του ΚΝΕ, των προσομοιωτών των Σχολών του Εμπορικού Ναυτικού σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, για την επιμόρφωση των στελεχών τους. (άρθρο 29)

11. Καθορίζεται η οργανική σύνθεση του προσωπικού γενικών υπηρεσιών επιβατηγών και επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων. (άρθρο 30)

12. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με π.δ/γμα, των ελάχιστων υποχρεωτικών απαιτήσεων εκπαίδευσης για την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας από τους αξιωματικούς που προέρχονται από το Πολεμικό Ναυτικό ή το Λ.Σ., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις (ν. 1314/1983 και κανονιστικές ρυθμίσεις).

- Παράλληλα, καταργείται κάθε διάταξη που είναι αντίθετη με τα προαναφερόμενα. (άρθρο 31)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

Περιλαμβάνονται διατάξεις για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι η άδεια εγκατάστασης αλλοδαπών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, εκδίδεται μόνο με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. (άρθρο 32)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

Περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που αφορούν στη νησιωτική πολιτική και προβλέπεται, μεταξύ άλλων, η σύσταση στο ΥΝΑ, Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ.).

- Καθορίζονται η συγκρότηση και οι αρμοδιότητες του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ.

- Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ., η οποία προσδιορίζεται ειδικότερα με εσωτερικό κανονισμό που εγκρίνεται από την ολομέλειά του.

- Τα μέλη του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. δεν λαμβάνουν οποιαδήποτε αποζημίωση, οι δε δαπάνες μετακίνησης και διαμονής αυτών βαρύνουν τους προϋπολογισμούς των φορέων προέλευσής τους. (άρθρο 34)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

1. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται διατάξεις του ν. 3709/2008 σε συμμόρφωση με τον κανονισμό της (Ε.Ε.) αριθμ.1177/2010 σχετικά με δικαιώματα – υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

α. Θεσπίζεται η δωρεάν μεταφορά του συνοδού, στην περίπτωση που ο μεταφορέας απαιτήσει συνοδεία για το άτομο με μειωμένη κινητικότητα, προκειμένου να ταξιδέψει με πλοίο.

β. Προβλέπεται η παροχή στους επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, δωρεάν συνδρομής σε λιμένες συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασης, και επί πλοίου, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων συνθηκών πρόσβασης και υπό τους οριζόμενους όρους.

γ. Ορίζεται ότι, ο μεταφορέας ευθύνεται για τη φθορά ή απώλεια του εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητά του και προβλέπεται η καταβολή αποζημίωσης απ' αυτόν αντίστοιχη της αξίας αντικατάστασης του σχετικού εξοπλισμού ή κατά περίπτωση, των δαπανών επισκευής.

δ. Επανακαθορίζονται θέματα αποζημίωσης και λοιπών παροχών, από τον μεταφορέα προς τον επιβάτη στις περιπτώσεις καθυστέρησης απόπλου πλοίου, καθώς και καθυστέρησης - διακοπής ταξιδιού.

ε. Ρυθμίζονται εκ νέου οι υποχρεώσεις του μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας ανταπόκρισης επιβάτη.

στ. Ορίζεται ως αποκλειστικά αρμόδιο δικαστήριο για την εκδίκαση τυχόν διαφορών, μεταξύ επιβατών και του μεταφορέα, λόγω ακύρωσης ταξιδιού, εκείνο της έδρας του μεταφορέα.

ζ. Επαναρυθμίζονται ζητήματα καταγγελιών-παραπόνων επιβατών, που αφορούν σε συνθήκες πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα σε λιμάνια και πλοία.

η. Προβλέπεται ότι, η επιστροφή ή η τροποποίηση του εισιτηρίου από τον επιβάτη γίνεται αποκλειστικά και μόνο στον εκδότη αυτού ή στον κατά λιμένα οριζόμενο από το μεταφορέα ναυτικό πράκτορα που νομιμοποιείται προς τούτο.

θ. Επιβάλλεται η υποχρέωση στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, που επιθυμούν να ταξιδέψουν, να ενημερώνουν εντός του οριζόμενου χρονικού διαστήματος, τους αρμόδιους φορείς, προκειμένου να τύχουν της κατάλληλης συνδρομής.

ι. Επανακαθορίζονται οι υποχρεώσεις των θαλάσσιων μεταφορέων, καθώς και των φορέων εκμετάλλευσης των λιμενικών τερματικών σταθμών και επιβάλλεται η παροχή δωρεάν συνδρομής στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, με την οριζόμενη επιφύλαξη.

ια. Ρυθμίζονται ζητήματα εκπαίδευσης των μεταφορέων και, κατά περίπτωση, των φορέων εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών, σε θέματα αναπηρίας και παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με υπουργική

απόφαση, των διαδικασιών και κάθε άλλης αναγκαίας λεπτομέρειας για την εφαρμογή των οριζόμενων διατάξεων του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1177/2010, που αφορούν σε θέματα προσβασιμότητας, πληροφόρησης και παροχής συνδρομής σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα στους λιμένες.

ιβ. Παρέχεται η δυνατότητα στους μεταφορείς να ορίσουν το ελάχιστο χρηματικό όριο κάτω του οποίου δεν καταβάλλεται αποζημίωση και δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των έξι (6) Ευρώ.

ιγ. Επιβάλλονται στους παραβάτες του προαναφερόμενου Ευρωπαϊκού Κανονισμού οι προβλεπόμενες στο άρθρο 157 του ΚΑΝΔ (ν.δ.187/1973) κυρώσεις (χρηματικά πρόστιμα), ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική ευθύνη. **(άρθρο 36)**

2.α. Υπάγονται, εφεξής, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου η Διοικητική Επιτροπή Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων, η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ναυλώσεων και η Ειδική Επιτροπή Προκαταβολών για επιτάξεις και ναυλώσεις (σήμερα υπάγονται στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.).

β. Ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ναυλώσεων και της Ειδικής Επιτροπής Προκαταβολών. **(άρθρο 37)**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ'

1. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται διατάξεις του ν. 2932/2001, όπως ισχύει, σχετικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

α. Επανακαθορίζονται οι προϋποθέσεις δρομολόγησης επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση), καθώς και οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου. Ειδικότερα:

β. Τίθεται ρητά ως απαραίτητη προϋπόθεση, για την δρομολόγηση επιβατηγού και επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου να μη συμπληρώνει ηλικία, τριάντα (30) ετών, υπό τις οριζόμενες εξαιρέσεις.

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση, με υπουργική απόφαση, των ελαχίστων απαιτούμενων ασφαλιστικών ποσών, για πλοία τα οποία δεν υπάγονται στις ισχύουσες διατάξεις της νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου.

δ. Επανακαθορίζεται ο τρόπος και η διαδικασία αντικατάστασης πλοίου για το οποίο έχει ανακοινωθεί η δήλωση δρομολόγησής του, καθώς και η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης ενός επιπλέον πλοίου, κατά τη χρονική περίοδο από Ιούνιο μέχρι και Σεπτέμβριο.

ε. Ρυθμίζονται θέματα τακτικής δρομολόγησης επιβατηγών υδροπτερυγών και ταχυπλόων πλοίων. Ειδικότερα προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

i) Καθορίζεται η διάρκεια της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου των προαναφερόμενων πλοίων.

ii) Ορίζονται οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη ως προς την στελέχωση των εν λόγω πλοίων, η παράβαση των οποίων επιφέρει την επιβολή των προβλεπόμενων στο άρθρο 157 του ΚΔΝΔ κυρώσεων (χρηματικά πρόστιμα).

iii) Προβλέπεται η ασφάλιση στο ΝΑΤ, καθώς και στο οικείο Ταμείο Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού, την Εστία Ναυτικών, τον Κλάδο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (Κ.Ε.Α.Ν.) και τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.) για ένα μήνα με δυνατότητα παράτασης, των Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών που απολύονται κατά το πέρας των δρομολογίων και δεν έχουν συμπληρώσει θαλάσσια υπηρεσία έξι μηνών στα οριζόμενα πλοία.

- Η παραπάνω ασφαλιστική κάλυψη παρέχεται μία μόνο φορά κατά την οικεία δρομολογιακή περίοδο και εφόσον έχουν εξοφληθεί οι εισφορές ναυτικού και εργοδότη, οι οποίες βαρύνουν εξ ολοκλήρου τον πλοιοκτήτη, η υπηρεσία των ναυτικών αυτών θεωρείται συντάξιμη.

- Με κ.υ.α., καθορίζονται τυχόν επιπρόσθετοι όροι και προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

iv) Παρέχεται η δυνατότητα ανάκλησης, με υπουργική απόφαση, της ανακοίνωσης δήλωσης δρομολόγησης, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.).

v) Επανακαθορίζονται οι: **αα)** περιπτώσεις διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων πλοίων, καθώς και οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών όσον αφορά στην οργανική σύνθεση των πληρωμάτων τους, **ββ)** προϋποθέσεις έκτακτης δρομολόγησης επιβατηγού ή οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου, για την εκτέλεση συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων δρομολογίων. (άρθρο 38)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

1.α. Αναλαμβάνεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ο συνολικός σχεδιασμός και η χάραξη Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, μέσω της εκπόνησης και επικαιροποίησης της Στρατηγικής Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος.

- Το Σχέδιο της στρατηγικής είναι πενταετές επικαιροποιούμενο τουλάχιστον μία φορά εντός της πενταετίας.

β. Στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής ρυθμίζεται η διακυβέρνηση και η διοικητική οργάνωση του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, και συγκεκριμένα:

- Οι υφιστάμενοι Οργανισμοί Λιμένων, δύνανται να συγκροτήσουν τα ακόλουθα συστήματα οργάνωσης – Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της χώρας κατά την οριζόμενη διαδικασία: **i)** το Αττικό Λιμενικό Δίκτυο, **ii)** το Δίκτυο Λιμένων Βορείου Ελλάδος, **iii)** το Δίκτυο Λιμένων Δυτικής Ελλάδος και **iv)**

τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ), αποτελούμενα από τους επιμέρους οριζόμενους Οργανισμούς Λιμένων, κατά περίπτωση.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα στα Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά και Κρατικά, είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα ανωτέρω Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα, είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς τον σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρείας - Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου.

δ. Με υπουργική απόφαση, δύναται να υπάγονται στην αρμοδιότητα των προαναφερόμενων Λιμενικών Δικτύων ή στην αρμοδιότητα οποιουδήποτε Κρατικού Λιμενικού Ταμείου, λιμάνια ή λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις, οι οποίες δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα άλλου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.

ε. Επιπρόσθετα, παρέχεται η δυνατότητα υπαγωγής, με κ.υ.α., στην αρμοδιότητα των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, λιμανιών ή λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων οι οποίες δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα άλλου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.

στ. Με κ.υ.α. επίσης, και μέχρι την εκπόνηση του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ, Κρατικά Λιμενικά Ταμεία δύναται να απορροφώνται από Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, με εισήγηση του ΤΑΙΠΕΔ και σύμφωνα με την εκάστοτε προβλεπόμενη από ειδικότερες διατάξεις νομοθεσία. (άρθρο 39)

2.α. Για τη δημιουργία των Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων το σύνολό ή μέρος των μετοχών που κατέχει το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.), σε κάθε έναν από τους Οργανισμούς Λιμένων-Ανώνυμες Εταιρείες δύναται να εισφέρεται ως εισφορά σε είδος για τη δημιουργία του αντίστοιχου Λιμενικού Δικτύου, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

β. Το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ., πριν από οποιαδήποτε απόφαση, εκπονεί μελέτη βιωσιμότητας για κάθε έναν από τους Οργανισμούς αυτούς, με σκοπό την εύρυθμη και αδιάλειπτη λειτουργία τους. (άρθρο 40)

3.α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη σύσταση, με κ.υ.α., επιτροπής εμπειρογνομόνων, στην οποία ανατίθεται η αποτίμηση της αξίας των μετοχών που εισφέρονται στα μετοχικά κεφάλαια των Ο.Λ.Π. Α.Ε., Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

β. Καθορίζεται η διαδικασία αύξησης των μετοχικών κεφαλαίων των τριών εταιρειών στο ύψος της αξίας των μετοχών που έχουν εισφερθεί. Οι μετοχές των θυγατρικών εταιρειών που θα εκδοθούν για τις αυξήσεις αυτές, περιέρχονται στη μητρική εταιρεία, η οποία εν συνεχεία με απόφαση του αρμοδίου οργάνου της αυξάνει αντιστοίχως το μετοχικό κεφάλαιό της. (άρθρο 41)

4.α. Συνιστάται, σε καθεμία από τις μητρικές εταιρείες Ο.Λ.Π. Α.Ε., Ο.Λ.Θ. Α.Ε., Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. και Ο.Λ.Η. Α.Ε., Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (Δ.Α.Α.) και ορίζονται ο σκοπός και οι αρμοδιότητές της.

β. Παρέχεται η δυνατότητα σύστασης επιμέρους Τμημάτων της Διεύθυνσης Αξιοποίησης και Ανάπτυξης ή μεταφοράς υφιστάμενων Τμημάτων που υπάγονται σε άλλες Διευθύνσεις των εν λόγω Οργανισμών. (άρθρο 42)

5.α. Παρέχεται η δυνατότητα στα Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς το σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρείας-Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου, είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα.

β. Εκπονείται, εντός της οριζόμενης προθεσμίας και κατά την προβλεπόμενη διαδικασία, από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Οικονομικών, Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ολοκληρωμένο Σχέδιο Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ, κρατικών ή δημοτικών, σε Ανώνυμες Εταιρείες-Περιφερειακά Λιμενικά Δίκτυα ή τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα.

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την επιβολή, με κ.υ.α., τέλους υπέρ της χρηματοδότησης των γραμμών που εξυπηρετούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές) στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ, ποσοστού μέχρι 5% των ετήσιων εσόδων τους, που προέρχονται από την εκμετάλλευση του λιμένα τον οποίο διαχειρίζονται. Παράλληλα, μειώνεται αντιστοίχως, οποιαδήποτε σχετική κρατική επιχορήγηση.

- Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται η διαδικασία είσπραξης και απόδοσης του προαναφερόμενου τέλους. (άρθρο 43)

6.α. Συνιστάται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.), ως αυτοτελής δημόσια Υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, με έδρα τον Πειραιά.

β. Καθορίζονται οι αρμοδιότητες της Ρ.Α.Λ., η οποία διοικείται από εννεαμελές Δ.Σ. και αποτελείται από Διευθύνσεις, Τμήματα και Γραμματεία. Η ειδικότερη διάρθρωση της Ρ.Α.Λ. εξειδικεύεται με π.δ/γμα, με το οποίο θα καθορισθεί ο Οργανισμός και ο Κανονισμός Λειτουργίας της, θέματα σχετικά με τον προϋπολογισμό της, το καθεστώς της προσωπικής κατάστασης των μελών του Διοικητικού της Συμβουλίου, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο για τη λειτουργία της θέμα.

γ. Προσδιορίζονται οι πόροι της Ρ.Α.Λ., που προέρχονται από το τέλος που επιβάλλεται ετησίως, με κ.υ.α. επί των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. και των Λιμενικών Ταμείων, το ύψος του οποίου δεν μπορεί να είναι ανώτερο από 0,2% των ετήσιων εσόδων για τα Λιμενικά Ταμεία και 0,3% για τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε.

δ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση, με κ.υ.α., θεμάτων βεβαίωσης, είσπραξης και απόδοσης των προστίμων αυτών υπέρ της Ρ.Α.Λ., καθώς και κάθε άλλης αναγκαίας λεπτομέρειας.

ε. Παρέχεται η δυνατότητα επιχορήγησης της Ρ.Α.Λ. από τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, σε ποσοστό που δεν

μπορεί να υπερβαίνει το δέκα τοις εκατό (10%) του ετήσιου προϋπολογισμού της.

στ. Παρέχεται η δυνατότητα, με υπουργική απόφαση, διάθεσης ετησίως, ποσοστού έως είκοσι τοις εκατό (20%) του αποθεματικού της Ρ.Α.Λ., για τη χρηματοδότηση μελετών και εκτέλεσης δημοσίων λιμενικών έργων και υποδομών. Με την ίδια απόφαση ορίζονται τα έργα, για τα οποία θα διατίθεται το πιο πάνω ποσό, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα και αναγκαία λεπτομέρεια. **(άρθρο 44)**

7.α. Ρυθμίζονται εκ νέου ζητήματα σχετικά με την λειτουργία, τη συγκρότηση και τις αρμοδιότητες της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.).

β. Θεωρούνται νόμιμες, από το χρόνο εκδόσεώς τους, αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ., που αναφέρονται στον καθορισμό των χρήσεων γης και των όρων δόμησης των λιμένων, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

γ. Θεωρούνται νόμιμα επίσης, από το χρόνο έγκρισης από την Ε.Σ.Α.Λ. του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, στο οποίο αυτά έχουν αποτυπωθεί και ενταχθεί, και της αντίστοιχης απόφασης έκδοσης των περιβαλλοντικών όρων, υφιστάμενα έργα της λιμενικής υποδομής και ανωδομής, μη νομίμως εκτελεσθέντα από φορείς του Δημοσίου.

δ. Οι κανονιστικές αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. υπόκεινται στον έλεγχο νομιμότητας του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. **(άρθρο 45)**

8. Ανατίθεται, εφεξής, στο Γενικό Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης (αντί με κ.υ.α. που ισχύει σήμερα), η λήψη των μέτρων για τη ρύθμιση της οδικής κυκλοφορίας στους χερσαίους χώρους των λιμένων. **(άρθρο 46)**

9. Ρυθμίζονται ζητήματα αδειοδοτήσεων έργων σε Οργανισμούς Λιμένων. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι:

α. Για την εκτέλεση λιμενικού έργου απαιτείται προηγούμενη ένταξή του στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης του λιμένα (Master Plan), με απόφαση της Ε.Σ.Α.Λ., κατόπιν αιτήσεως του οικείου Οργανισμού Λιμένος.

β. Για την εκτέλεση των έργων που έχουν ενταχθεί στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης λιμένος (Master Plan) απαιτείται, μεταξύ άλλων, και απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν.4014/2011, όπως ισχύει, καθώς και απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία επέχει θέση άδειας κατασκευής του έργου. **(άρθρο 47)**

10. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και συγκεκριμένα:

α. Ορίζεται η Αναθέτουσα Αρχή για τα έργα λιμένων, κατά περίπτωση.

β. Προβλέπεται ότι, το Ελληνικό Δημόσιο διατηρεί σε κάθε περίπτωση το αποκλειστικό δικαίωμα κυριότητας επί του λιμένας και των λιμενικών ζωνών.
(άρθρο 48)

11.α. Προβλέπεται η ίδρυση, με π.δ/γμα, Ανώνυμης Εταιρείας με σκοπό την παροχή του συνόλου των πλοηγικών υπηρεσιών, στους εμπορικούς λιμένες και το θαλάσσιο χώρο της επικράτειας, που παρέχονται σήμερα από την Πλοηγική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το δικαίωμα παροχής των ανωτέρω πλοηγικών υπηρεσιών παραχωρείται στη συνιστώμενη εταιρεία, για μία πενταετία, με δυνατότητα παράτασης, η οποία δίδεται με κ.υ.α., κατά τα οριζόμενα.

β. Περαιτέρω, με το ανωτέρω π.δ/γμα καθορίζονται, μεταξύ άλλων:

i) το ύψος του μετοχικού κεφαλαίου της συνιστώμενης εταιρείας και η σύνθεσή του, το επιχειρησιακό σχέδιο, οι προϋποθέσεις και το καταστατικό σύστασης και η διοίκηση αυτής,

ii) ο τρόπος άσκησης της εποπτείας της ιδρυόμενης εταιρείας από την οριζόμενη αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, τα τυπικά προσόντα, η επιμόρφωση και η διαδικασία πιστοποίησης του ναυτικού προσωπικού, η τιμολογιακή πολιτική της εταιρείας, η διαδικασία είσπραξης των επιβαλλόμενων πλοηγικών τελών και το αντάλλαγμα υπέρ του Δημοσίου για τις παρεχόμενες πλοηγικές υπηρεσίες κ.λπ.

γ. Προβλέπεται, επίσης, η σύσταση, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, ειδικής επιτροπής με την οριζόμενη σύνθεση, για την εκπόνηση αναλυτικής μελέτης, στην οποία περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η διενέργεια του απαιτούμενου λογιστικού και οικονομικού ελέγχου της Πλοηγικής Υπηρεσίας, η εκπόνηση Επιχειρησιακού Σχεδίου της ιδρυόμενης Εταιρείας κ.λπ..

δ. Τα λειτουργικά έξοδα της ανωτέρω Επιτροπής καλύπτονται από το Ειδικό Κεφάλαιο της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

ε. Ορίζεται ότι, η στελέχωση της ιδρυόμενης εταιρείας γίνεται από το σύνολο του υπηρετούντος ναυτικού προσωπικού στην αρμόδια Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Στην περίπτωση που στελέχη του ανωτέρω προσωπικού δεν επιθυμούν την πρόσληψή τους από την εταιρεία, τίθενται σε διαθεσιμότητα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις (ν.4093/2013).

στ. Ρυθμίζονται λοιπά θέματα υπηρεσιακής κατάστασης του προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας, που μεταφέρεται στη συνιστώμενη εταιρεία.

(άρθρο 49)

12.α. Τροποποιούνται διατάξεις του άρθρου 211 του ν. 4072/2012 και επιτρέπεται η τοποθέτηση προστατευτικών δικτύων (πλωτών φραγμάτων), χωρίς πάκτωση στον πυθμένα, και από φορείς στους οποίους παραχωρείται ή εκμισθώνεται χώρος του αιγιαλού ή της παραλίας ή της ζώνης λιμένα, για την προστασία των ακτών και των λουομένων για εποχική χρήση από θαλάσσια ρύπανση στις οριζόμενες θαλάσσιες λουτρικές εγκαταστάσεις.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κ.υ.α., των όρων, των προϋποθέσεων, των απαιτούμενων δικαιολογητικών, των οργάνων και της διαδικασίας ελέγχου, καθώς και κάθε άλλου σχετικού θέματος για τη χορήγηση της άδειας της κατά τα ανωτέρω τοποθέτησης των δικτύων.

γ. Συμπληρώνονται οι διατάξεις των άρθρων 18 και 21 του ν.2971/2001 και προβλέπεται ότι:

i) Η διαδικασία καθορισμού της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα δεν κωλύεται από την ύπαρξη στους χώρους αυτούς έργων που εξυπηρετούν εμπορικούς, βιομηχανικούς, συγκοινωνιακούς, λιμενικούς ή άλλου είδους σκοπούς, τα οποία έχουν κατασκευασθεί από φορείς του δημόσιου τομέα, χωρίς άδεια ή με υπέρβαση αυτής, πριν την έναρξη ισχύος του ανωτέρω νόμου (19/12/2001) και εφόσον έχει ξεκινήσει η διαδικασία νομιμοποίησης τους.

ii) Η έκδοση της απόφασης εκτέλεσης των ανωτέρω έργων δεν κωλύεται από την ύπαρξη υφισταμένων μη νομίμως εκτελεσθέντων έργων, εφόσον προβλέπεται, από την υποβαλλόμενη τεχνική μελέτη, η πλήρης κατεδάφισή τους. **(άρθρο 50)**

13. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. Ειδικότερα:

α. Προβλέπεται η σύσταση διυπουργικής Επιτροπής με σκοπό τη διαμόρφωση συνολικού σχεδίου για την επίλυση των εκκρεμών θεμάτων σχετικά με τη χωροθέτηση, την οριοθέτηση και την περιβαλλοντική αδειοδότηση των δραστηριοτήτων στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη αρμοδιότητας Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.)

β. Με υπουργική απόφαση, συνιστάται μη αμειβόμενη συμβουλευτική επιτροπή με την οριζόμενη σύνθεση με σκοπό την εξέταση και διατύπωση, εντός της τασσόμενης προθεσμίας, προτάσεων επί του συνόλου των θεμάτων που αφορούν στην ανάπτυξη της προαναφερόμενης δραστηριότητας στην ανωτέρω Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.

- Με όμοια απόφαση, καταρτίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας της εν λόγω Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης. **(άρθρο 51)**

14.α. Προβλέπεται η μετατροπή του ν.π.δ.δ. «Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας» σε Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε.), η οποία αποτελεί εταιρεία κοινής ωφελείας του ευρύτερου δημοσίου τομέα, διέπεται από τη νομοθεσία περί Α.Ε. και ΔΕΚΟ και εποπτεύεται από τον αρμόδιο Υπουργό.

β. Προβλέπεται, επίσης, η συγχώνευση των λοιπών Λιμενικών Ταμείων του Νομού Ευβοίας, στην ιδρυόμενη Εταιρεία.

γ. Περαιτέρω, ορίζεται ότι, το τακτικό προσωπικό του ως άνω μετατρεπόμενου Λιμενικού Ταμείου και των λοιπών συγχωνευόμενων μεταφέρεται αυτοδίκαια στην ιδρυόμενη Εταιρεία.

- Με υπουργική απόφαση, καθορίζεται κάθε θέμα σχετικά με τη μεταφορά και ένταξη του ανωτέρω προσωπικού στη συνιστώμενη εταιρεία. **(άρθρο 52)**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΑ'

1.α. Παρέχεται η δυνατότητα υπαγωγής, στη δεικνυσιμία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, των διαφορών από ναυλώσεις ή θαλάσσιες μεταφορές του ελληνικού Δημοσίου ή κρατικών ν.π.δ.δ. ή ν.π.ι.δ., τα οποία συνιστώνται και λειτουργούν για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, με τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία διενέργειας της εν λόγω δεικνυσιμίας. **(άρθρο 53)**

2. Ρυθμίζονται θέματα του Οίκου Ναύτου και συγκεκριμένα:

α. Παρέχεται η δυνατότητα παροχής, από τον ΕΟΠΥΥ, υπηρεσιών υγείας ή άλλων υποστηρικτικών προς αυτές υπηρεσιών, προς τους ναυτικούς και τις οικογένειες αυτών στην κεντρική υπηρεσία, καθώς και στα παραρτήματα Οίκου Ναύτου.

- Προς τούτο, ο ΕΟΠΥΥ διαθέτει το απαραίτητο, κατά περίπτωση, προσωπικό.

- Με κ.υ.α., ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις παροχής των ανωτέρω υπηρεσιών και θέματα σχετικά με τις δαπάνες για την παροχή αυτών.

β. Προβλέπεται η παραχώρηση, κατά χρήση, ακινήτων κυριότητας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ) στο Οίκο Ναύτου, για τη στέγαση των κεντρικών υπηρεσιών, των παραρτημάτων ή την εν γένει εξυπηρέτηση των σκοπών αυτού. Η διάρκεια και οι όροι της εν λόγω παραχώρησης, το ετήσιο καταβαλλόμενο στο ΝΑΤ αντάλλαγμα, καθώς και λοιπά συναφή θέματα ρυθμίζονται με κ.υ.α.

γ. Παρέχεται εξουσιοδότηση για τη συγκρότηση, με υπουργική απόφαση, μη αμειβόμενης επιτροπής με σκοπό την κωδικοποίηση της νομοθεσίας σχετικά με τον Οίκο Ναύτου. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται και θέματα λειτουργίας και γραμματειακής υποστήριξης της εν λόγω Επιτροπής.

δ. Προσδιορίζεται ρητά το ποσοστό των συνολικών τακτικών εισφορών των ναυτικών στο ΝΑΤ που κατανέμεται μεταξύ του Κεφαλαίου Ανεργίας Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ) και του Ειδικού Λογαριασμού Προστασίας Φυματικών Ναυτικών (28% και 2% αντίστοιχα αντί 30% συνολικά που ισχύει σήμερα και κατανέμεται με υπουργική απόφαση).

- Καθορίζεται ο τρόπος καταβολής του ανωτέρω ποσοστού υπέρ ΚΑΑΝ από το ΝΑΤ στον Οίκο Ναύτου και ορίζεται ότι η ισχύς της ανωτέρω ρύθμισης αρχίζει από 1-1-2014. **(άρθρο 54)**

3. Επανακαθορίζονται οι προϋποθέσεις παροχής δικαιώματος εκτέλεσης περιηγητικών πλόων σε υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία. **(άρθρο 55)**

4. Προβλέπεται η δυνατότητα χρηματοδότησης ή εν γένει ενίσχυσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων, με δωρεές σε είδος ή δωρεάν παροχή υπηρεσιών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, χωρίς οποιοδήποτε, άμεσο ή έμμεσο, αντάλλαγμα ή αντιστάθμισμα.

- Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον τρόπο αποδοχής της εν λόγω δωρεάς.

- Προβλέπεται η απαλλαγή των προαναφερόμενων δωρεών προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου από το φόρο δωρεάς. (άρθρο 56)

5. Ρυθμίζονται θέματα του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.). Συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων:

α. Παρέχεται η δυνατότητα: i) τοποθέτησης των αποφοίτων των παραγωγικών σχολών του Λ.Σ. που έχουν τα απαραίτητα προσόντα στις Επισκευαστικές Βάσεις Λ.Σ.. Ο αριθμός των προς πλήρωση κενών οργανικών θέσεων καθορίζεται με απόφαση του Αρχηγού του Λ.Σ.,

ii) χορήγησης προκαταβολής στο μετακινούμενο στο εξωτερικό προσωπικό του Λ.Σ. προς εκτέλεση υπηρεσίας. Η εν λόγω προκαταβολή χορηγείται σε βάρος της Παγίας Προκαταβολής του Αρχηγείου Λ.Σ. έως και 75% του συνολικά δικαιούμενου ποσού.

β. Ορίζεται ότι, τα προνόμια που απολαύουν οι ανώτατοι αξιωματικοί των Ενόπλων Δυνάμεων, οι οποίοι διατηρούν τον επίτιμο τίτλο τους, ισχύουν και για τους Υποναάρχους Λ.Σ., που υπηρέτησαν μετά την 1-1-2008, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

γ. Προβλέπεται ότι, κατ' εξαίρεση, για το προσωπικό του Λ.Σ., ο χρόνος των σπουδών αυτού σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, αναγνωρίζεται ως πραγματική στρατιωτική υπηρεσία. Η εν λόγω ρύθμιση έχει αναδρομική εφαρμογή από το χρόνο κατάταξης του εν λόγω προσωπικού στο Λ.Σ..

δ. Προβλέπεται, επίσης ότι, σε παραρτήματα του Οίκου Ναύτου όπου δεν υπηρετεί προσωπικό του Φορέα αυτού ή αυτό δεν επαρκεί για την κάλυψη των λειτουργικών τους αναγκών, αυτές καλύπτονται από προσωπικό του Λ.Σ. που υπηρετεί στην οικεία Λιμενική Αρχή.

ε. Επανακαθορίζονται τα μέλη της ευρύτερης σύνθεσης του Ανώτατου Συμβουλίου Λ.Σ. και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις προαγωγές των αξιωματικών του Λ.Σ.. Μεταξύ άλλων, τίθενται περιορισμοί στην κατ' εξαίρεση προαγωγή συγκεκριμένων ειδικοτήτων αξιωματικών του Λ.Σ.

στ. Παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης του βαθμού του Ναύαρχου και στους Αρχηγούς Λ.Σ., οι οποίοι αποστρατεύθηκαν πριν τις 3-4-2008, σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.

ζ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με: i) την υπηρεσιακή κατάσταση των στελεχών του Λ.Σ. που υπηρετούν στις Ένοπλες Δυνάμεις και ii) τις τοποθετήσεις του εν λόγω προσωπικού σε Λιμενικά Τμήματα.

η. Παρέχεται η δυνατότητα πληρωμής, έως 31-12-2013, των δαπανών μετακινήσεων του προσωπικού του Λ.Σ., που πραγματοποιήθηκαν κατά το διάστημα από 1-1-2006 έως 13-12-2009 και δεν ενταλματοποιήθηκαν, κατά παρέκκλιση του ν.2362/1995, όπως ισχύει, εφόσον αυτές δεν υπερβαίνουν τις εγκεκριμένες πιστώσεις του προϋπολογισμού οδοιπορικών εξόδων Λ.Σ. προηγούμενων ετών.

θ. Παρέχεται εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση, με π.δ/γμα, θεμάτων παροχής και κοστολόγησης ιατρικών πράξεων και παρακλινικών εξετάσεων, νοσηλειών και θεραπειών των στελεχών του Λ.Σ. και των μελών των οικογενειών αυτών. (άρθρα 57 και 58)

6. Παρέχεται η δυνατότητα πληρωμής, έως τις 31-12-2013, των δαπανών αποζημιώσεων των μελών των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων, που πραγματοποιήθηκαν από 1-12-2008 και εφεξής, καθώς και των δαπανών Υγειονομικών Επιτροπών Απογραφόμενων Ναυτικών Εργατών θαλάσσης από 1-7-2010 και εφεξής, που δεν ενταλματοποιήθηκαν, εφόσον αυτές πραγματοποιήθηκαν εντός των εγκεκριμένων πιστώσεων του προϋπολογισμού του αρμόδιου φορέα των αντίστοιχων οικονομικών ετών. (άρθρο 59)

7. Ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην ικανοποίηση των αξιώσεων των εργαζομένων στην ακτοπλοΐα. Ειδικότερα:

- Προβλέπεται η υποχρέωση του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων, να αποδώσει, ενεργώντας για λογαριασμό του κυρίου του ναυαγίου, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας (άρθρο 205 του ν.3816/1958 και σχετικές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όπως ισχύουν), μέρος του ποσού που έχει κατατεθεί σε αυτό, μέχρι 1-6-2009, από Οργανισμό Λιμένος, προς εξόφληση κατά κεφάλαιο, τόκους και έξοδα, σε εργαζόμενους και αντιστοιχεί σε αξιώσεις αυτών κατά του κυρίου ναυαγίου που προέρχονται από τη μη καταβολή σε αυτούς μισθών και λοιπών αμοιβών τους.

- Οι εν λόγω απαιτήσεις ικανοποιούνται εφόσον έχουν καταστεί τελεσίδικες.

- Καθορίζεται η διαδικασία ικανοποίησης των ανωτέρω αξιώσεων, σε περίπτωση που έχει επιβληθεί αναγκαστική κατάσχεση επί του ναυαγίου.

- Η εν λόγω υποχρέωση απόδοσης βαρύνει οικείους Οργανισμούς Λιμένος, στην περίπτωση που το τίμημα εκποίησης του ναυαγίου έχει αναληφθεί από αυτούς. (άρθρο 60)

8. Τροποποιούνται οι διατάξεις σχετικά με τον Κανονισμό ενδιαίτησης και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων. (άρθρο 61)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΒ'

Περιέχονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις, καθώς και διατάξεις που εξακολουθούν να ισχύουν ή καταργούνται με την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων ρυθμίσεων. Ειδικότερα, προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι:

α. Το Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης Κρίσεων παραμένει σε ισχύ έως την έκδοση του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

β. Ο λογαριασμός που τηρούν τα Λιμενικά Ταμεία για τη λήψη εφάπαξ βοηθήματος των υπαλλήλων τους (ν.103/1975), διατηρείται έως την αποχώρηση των υπηρετούντων, κατά τη δημοσίευση του υπό ψήφιση νόμου, υπαλλήλων, οπότε και καταργείται αυτοδίκαια. (άρθρα 62 και 63)

B. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από: **α.** την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της Διεύθυνσης που συνιστάται για την ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών και λιμένων κ.λπ., καθώς και από την καταβολή επιδόματος θέσης ευθύνης στον προϊστάμενο αυτής και τους προϊσταμένους των Τμημάτων που τη συγκροτούν. Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από τη διάρθρωση της συνιστώμενης Διεύθυνσης, η οποία θα καθορισθεί με π.δ/γμα (**άρθρο 1 παρ. 4γ**),

β. τη σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) για την: **i)** αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων αυτής, **ii)** καταβολή αμοιβής στα μέλη του Δ.Σ. της και **iii)** χορήγηση επιδομάτων θέσης ευθύνης στους προϊσταμένους των οργανικών μονάδων αυτής. (**άρθρο 44 παρ.1 και 4**) Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός οργανικών μονάδων, τρόπος στελέχωσης κ.λπ.) και την έκδοση σχετικού π.δ/τος,

γ. την αναγνώριση, ως πραγματικής στρατιωτικής υπηρεσίας, του χρόνου των σπουδών του προσωπικού του Λ.Σ. σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) και την ως εκ τούτου καταβολή αυξημένων αποδοχών σε αυτό. Η εν λόγω δαπάνη, εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμό ενδιαφερομένων που θα ενταχθούν στη ρύθμιση κ.λπ.) και εκτιμάται στο ποσό των **250.000 ΕΥΡΩ** περίπου ετησίως (**άρθρο 57 παρ.5**).

2. Εφάπαξ δαπάνη, από: **α.** την προμήθεια του αναγκαίου υλικοτεχνικού εξοπλισμού για: **i)** τη λειτουργία της Διεύθυνσης, που συνιστάται για την ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών και λιμένων κ.λπ. Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από τη διάρθρωση και τη στελέχωση της συνιστώμενης Διεύθυνσης, η οποία θα καθορισθεί με π.δ/γμα (**άρθρο 1 παρ. 4γ**), **ii)** τη λειτουργία της συνιστώμενης Ρ.Α.Λ. (**άρθρο 44**),

β. τη χορήγηση αποζημιώσεων στα μέλη των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων, για επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από 1-12-2008 και εφεξής, καθώς και των δαπανών Υγειονομικών Επιτροπών Απογραφόμενων Ναυτικών Εργατών θαλάσσης από 1-7-2010 και εφεξής, οι οποίες δεν ενταλματοποιήθηκαν. (**άρθρο 59**) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται στο ποσό των **1.500.000 ΕΥΡΩ** περίπου ετησίως.

3. Δαπάνη από: **α.** την κατάρτιση προγράμματος εκπαίδευσης των στελεχών του ΥΝΑ για την πιστοποίησή τους ως ελεγκτών και επιθεωρητών για τη διενέργεια των προβλεπόμενων ελέγχων και επιθεωρήσεων, η οποία εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κ.υ.α. (**άρθρο 14 παρ. 5**),

β. τη δημιουργία και τήρηση του Μητρώου Ενεργών Ναυτικών (άρθρο 20),

γ. την παράταση της θητείας των με τριετή θητεία επίκουρων καθηγητών, καθηγητών εφαρμογών και μελών ΕΔΙΠ των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), για όλες τις συνέπειες, για το χρονικό διάστημα από τη συμπλήρωση της θητείας έως την έκδοση ή μη της πράξης μονιμοποίησης. Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (άρθρο 21),

δ. την ίδρυση Γραφείου Σταδιοδρομίας στο ΥΝΑ και την υποστήριξη αυτού με ειδικό πληροφοριακό σύστημα και διαδικτυακό ιστότοπο (άρθρο 24),

ε. τη σύσταση συλλογικού οργάνου «Διάσκεψη επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας» και την αντιμετώπιση εξόδων λειτουργίας αυτού. (άρθρο 26)

4. Μελλοντική δαπάνη, για τα οικονομικά έτη 2014 και 2015, λόγω της χορήγησης στους σπουδαστές ΑΕΝ, μηνιαίου εκπαιδευτικού επιδόματος πρακτικής άσκησης, κατά την πρώτη εκπαιδευτική περίοδο σε πλοίο. Η δαπάνη αυτή, η οποία εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και από πραγματικά γεγονότα, συγχρηματοδοτείται από Κοινοτικούς πόρους. (άρθρο 23)

5. Ενδεχόμενη δαπάνη από: α. τον επανακαθορισμό της οργάνωσης (διάρθρωση και στελέχωση) των υπηρεσιών του ΥΝΑ., το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση π.δ/τος (άρθρο 1 παρ. 4β),

β. την εν γένει αναδιάρθρωση των Περιφερειακών Υπηρεσιών του Λ.Σ., η οποία εξαρτάται από την έκδοση π.δ/τος (άρθρο 4 παρ. 3δ),

γ. τη δυνατότητα επιχορήγησης της Ρ.Α.Λ. από τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, σε ποσοστό που δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10% του ετήσιου προϋπολογισμού της (άρθρο 44 παρ. 5),

δ. τη δυνατότητα χορήγησης ποσοστού έως είκοσι τοις εκατό (20%) του αποθεματικού της Ρ.Α.Λ., για τη χρηματοδότηση μελετών και εκτέλεση δημοσίων λιμενικών έργων και υποδομών (άρθρο 44 παρ. 6β),

ε. την καταβολή αποζημίωσης στα μέλη της Επιτροπής που προβλέπεται να συγκροτηθεί για την εκπόνηση αναλυτικής μελέτης και τη διενέργεια των απαραίτητων ενεργειών πριν την έκδοση του π.δ/τος ίδρυσης της νέας Εταιρείας. (άρθρο 49 παρ.3)

6. Νομιμοποίηση δαπάνης, από την: α. εφαρμογή, αναδρομικά, της ρύθμισης σχετικά με την αναγνώριση, ως πραγματικής στρατιωτικής υπηρεσίας, του χρόνου των σπουδών του προσωπικού του Λ.Σ. σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ).(άρθρο 57 παρ.5) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής ανέρχεται στο ποσό των 2.600.000 ΕΥΡΩ περίπου,

β. καταβολή εξόδων μετακίνησης του προσωπικού του Λ.Σ., κατά το διάστημα από 1-1-2006 έως 31-12-2009, οι οποίες δεν ενταλματοποιήθηκαν.

(**άρθρο 58 παρ.1**) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής ανέρχεται στο ποσό του **1.400.000 ΕΥΡΩ**, περίπου.

7. Εξοικονόμηση δαπάνης από τη θέση περιορισμών στην κατ' εξαίρεση προαγωγή συγκεκριμένων ειδικοτήτων αξιωματικών του Λ.Σ., η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. (**άρθρο 57 παρ.9**)

8. Αύξηση εσόδων, από την εισπραξη του επιβαλλόμενου τέλους στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή Ν.Π.Δ.Δ., σε ποσοστό μέχρι 5% των ετήσιων εσόδων τους, για τη χρηματοδότηση των γραμμών που εξυπηρετούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές). Παράλληλα, επέρχεται εξοικονόμηση δαπάνης από την αντίστοιχη μείωση οποιασδήποτε σχετικής κρατικής επιχορήγησης. (**άρθρο 43 παρ. 4**)

9. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων ή εξοικονόμηση δαπάνης, από τυχόν χρηματοδότηση ή εν γένει ενίσχυση, με δωρεές είδους ή δωρεάν παροχή υπηρεσιών, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου από φυσικά ή νομικά πρόσωπα. (**άρθρο 56 παρ.1**)

10. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από την εισπραξη: **α.** των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται, σε περίπτωση που οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων παραβιάζουν τις υποχρεώσεις τους, σχετικά με το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένων (**άρθρο 12 παρ. 11**),

β. τέλους για τη χορήγηση και ανανέωση άδειας βοηθητικών σκαφών και πλωτών βοηθητικών ναυπηγημάτων υδατοκαλλιεργειών. (**άρθρο 17 παρ. 2**)

Η αύξηση αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

11. Αύξηση ή μείωση εσόδων του Δημοσίου, από την αλλαγή στον τρόπο υπολογισμού του προβλεπόμενου παραβόλου στα υπόχρεα πλοία. (**άρθρο 18 παρ.5**)

II. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (ν.π.δ.δ., επιχορηγούμενο από τον κρατικό προϋπολογισμό – φορέας της Γενικής Κυβέρνησης)

1. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την εισπραξη των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 157 του ΚΔΝΝ : **i**) σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων για τα βοηθητικά σκάφη και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιεργειών (**άρθρο 17 παρ. 5**),

ii) σε περίπτωση παράβασης των οριζόμενων υποχρεώσεων, κατ' εφαρμογή των άρθρων 36 παρ. 20, 38 παρ.3 περ.6 και παρ.8.

Η αύξηση αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός παραβάσεων, κυρώσεων κ.λπ.).

2. Ενδεχόμενη ετήσια αύξηση εσόδων από την περιέλευση στο Ταμείο, ποσοστού 5% των εσόδων από τα πρόστιμα που επιβάλλονται από τις Λιμενικές Αρχές για παράνομη στάθμευση κατά τις διατάξεις του ΚΟΚ.. (άρθρο 10) Η αύξηση αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

Αντίστοιχα, επέρχεται απώλεια εσόδων των οικείων Οργανισμών Λιμένα, των Λιμενικών Ταμείων και του Πράσινου Ταμείου.

III. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των οικείων ν.π.δ.δ και ν.π.ι.δ.

Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν καταβολή αποζημίωσης, στην περίπτωση εκδίκασης, σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου, ή των ν.π.δ.δ. ή ν.π.ι.δ., κατά περίπτωση, διαφορών από ναυλώσεις ή θαλάσσιες μεταφορές, κατά τη διαδικασία της προβλεπόμενης ναυτικής διαιτησίας. (άρθρο 53)

IV. Επί του προϋπολογισμού του ΝΑΤ (νπδδ επιχορηγούμενο από τον κρατικό προϋπολογισμό – Φορέας Γενικής Κυβέρνησης).

Αύξηση εσόδων από την καταβολή ετησίου ανταλλάγματος στο ΝΑΤ από τον Οίκο Ναύτου, λόγω παραχώρησης σε αυτόν, κατά χρήση, των ακινήτων κυριότητας του εν λόγω Ταμείου. Η αύξηση αυτή εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. (άρθρο 54 παρ.2)

V. Επί του προϋπολογισμού του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.) και λοιπών ασφαλιστικών φορέων των Ναυτικών.

1. Αύξηση εσόδων, από την εισπραξη εισφορών από τους πλοιοκτήτες για ασφαλιστική κάλυψη ενός μηνός στους Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς, που απολούνται κατά το πέρας των δρομολογίων για λόγους που δεν οφείλονται στη βούληση ή την υπαιτιότητά τους και δεν έχουν συμπληρώσει θαλάσσια υπηρεσία έξι (6) μηνών στις οριζόμενες κατηγορίες πλοίων. (άρθρο 38 παρ. 3 περ. 7)

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από τη δυνατότητα επέκτασης του προαναφερόμενου χρόνου ασφάλισης με συμφωνία των μερών. (άρθρο 38 παρ. 3 περ. 7)

VI. Επί του προϋπολογισμού του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε.)

Αύξηση του χαρτοφυλακίου του Ταμείου, από την εν τέλει περιέλευση σε αυτό των νέων μετοχών, που θα εκδοθούν από την αύξηση των μετοχικών κεφαλαίων των τριών Οργανισμών Λιμένων (ΟΛΠ Α.Ε., ΟΛΘ Α.Ε. και ΟΛΠΑ Α.Ε.). (άρθρο 41)

VII. Επί του προϋπολογισμού των Α.Ε. Οργανισμών Λιμένων (ΟΛΠ Α.Ε., ΟΛΘ Α.Ε., ΟΛΠΑ Α.Ε. και ΟΛΗ Α.Ε.) (Φορείς Γενικής Κυβέρνησης).

Δαπάνη, από τη σύσταση Διεύθυνσης Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (Δ.Α.Α.) σε κάθε μία από τις τέσσερις (4) προαναφερόμενες εταιρείες και ως εκ τούτου την αντιμετώπιση των εξόδων λειτουργίας και εξοπλισμού αυτών. (άρθρο 42 παρ.1)

VIII. Επί του προϋπολογισμού φορέων της Γενικής Κυβέρνησης.

Εξοικονόμηση δαπάνης από την μη καταβολή αμοιβών στα Δ.Σ. των συγχωνευόμενων Λιμενικών Ταμείων νομού Ευβοίας. (άρθρο 52)

IX. Επί του ειδικού λογαριασμού Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ)

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη: α. προστίμων σε βάρος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που παραβιάζουν τις διατάξεις για τα εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών Α.Ε.Ν.(άρθρο 22),

β. ανταλλάγματος, για την παραχώρηση κατά χρήση σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, των προσομοιωτών των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού. (άρθρο 29)



Αθήνα, 12 Μαρτίου 2013
Ο Γενικός Διευθυντής κ.α.α.

Κωνσταντίνος Σπηλιωτόπουλος

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(**άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος**)

Στο σχέδιο νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από: **α.** την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της Διεύθυνσης που συνιστάται για την ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών και λιμένων κ.λπ., καθώς και από την καταβολή επιδόματος θέσης ευθύνης στον προϊστάμενο αυτής και τους προϊσταμένους των Τμημάτων που τη συγκροτούν. Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από τη διάρθρωση της συνιστώμενης Διεύθυνσης, η οποία θα καθορισθεί με π.δ/γμα (**άρθρο 1 παρ. 4γ**),

β. τη σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) για την: **i)** αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων αυτής, **ii)** καταβολή αμοιβής στα μέλη του Δ.Σ. της και **iii)** χορήγηση επιδομάτων θέσης ευθύνης στους προϊσταμένους των οργανικών μονάδων αυτής. (**άρθρο 44 παρ.1 και 4**) Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός οργανικών μονάδων, τρόπος στελέχωσης κ.λπ.) και την έκδοση σχετικού π.δ/τος,

γ. την αναγνώριση, ως πραγματικής στρατιωτικής υπηρεσίας, του χρόνου των σπουδών του προσωπικού του Λ.Σ. σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και την ως εκ τούτου καταβολή αυξημένων αποδοχών σε αυτό (**άρθρο 57 παρ.5**) και εκτιμάται στο ποσό των **250.000 ΕΥΡΩ** περίπου ετησίως,

2. Εφάπαξ δαπάνη, από: **α.** την προμήθεια του αναγκαίου υλικοτεχνικού εξοπλισμού για: **i)** τη λειτουργία της Διεύθυνσης που συνιστάται για την ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών και λιμένων κ.λπ. Το ύψος της δαπάνης αυτής εξαρτάται από τη διάρθρωση και τη στελέχωση της συνιστώμενης Διεύθυνσης, η οποία θα καθορισθεί με π.δ/γμα (**άρθρο 1 παρ. 4γ**), **ii)** τη λειτουργία της συνιστώμενης Ρ.Α.Λ. (**άρθρο 44**),

β. τη χορήγηση αποζημιώσεων στα μέλη των τοπικών κλιμακίων επιθεώρησης πλοίων, για επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από 1-12-2008 και εφεξής, καθώς και των δαπανών Υγειονομικών Επιτροπών Απογραφόμενων Ναυτικών Εργατών θαλάσσης από 1-7-2010 και εφεξής, οι οποίες δεν ενταλματοποιήθηκαν. (**άρθρο 59**) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται στο ποσό των **1.500.000 ΕΥΡΩ** περίπου ετησίως.

3. Δαπάνη από: α. την κατάρτιση προγράμματος εκπαίδευσης των στελεχών του ΥΝΑ για την πιστοποίησή τους ως ελεγκτών και επιθεωρητών για τη διενέργεια των προβλεπόμενων ελέγχων και επιθεωρήσεων, η οποία εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κ.υ.α.. (άρθρο 14 παρ. 5),

β. τη δημιουργία και τήρηση του Μητρώου Ενεργών Ναυτικών (άρθρο 20),

γ. την παράταση της θητείας των με τριετή θητεία επίκουρων καθηγητών, καθηγητών εφαρμογών και μελών ΕΔΙΠ των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), για όλες τις συνέπειες, για το χρονικό διάστημα από τη συμπλήρωση της θητείας έως την έκδοση ή μη της πράξης μονιμοποίησης. Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. (άρθρο 21),

δ. την ίδρυση Γραφείου Σταδιοδρομίας στο ΥΝΑ και την υποστήριξη αυτού με ειδικό πληροφοριακό σύστημα και διαδικτυακό ιστότοπο (άρθρο 24),

ε. τη σύσταση συλλογικού οργάνου «Διάσκεψη επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας» και την αντιμετώπιση εξόδων λειτουργίας αυτού. (άρθρο 26)

4. Μελλοντική δαπάνη, για τα οικονομικά έτη 2014 και 2015, λόγω της χορήγησης στους σπουδαστές ΑΕΝ, μηνιαίου εκπαιδευτικού επιδόματος πρακτικής άσκησης, κατά την πρώτη εκπαιδευτική περίοδο σε πλοίο. Η δαπάνη αυτή, η οποία εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και από πραγματικά γεγονότα, συγχρηματοδοτείται από Κοινοτικούς πόρους. (άρθρο 23)

5. Ενδεχόμενη δαπάνη από: α. τον επανακαθορισμό της οργάνωσης (διάρθρωση και στελέχωση) των υπηρεσιών του ΥΝΑ., το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση π.δ/τος (άρθρο 1 παρ. 4β),

β. την εν γένει αναδιάρθρωση των Περιφερειακών Υπηρεσιών του Α.Σ., η οποία εξαρτάται από την έκδοση π.δ/τος (άρθρο 4 παρ. 3δ),

γ. τη δυνατότητα επιχορήγησης της Ρ.Α.Α. από τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, σε ποσοστό που δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10% του ετήσιου προϋπολογισμού της (άρθρο 44 παρ. 5),

δ. τη δυνατότητα χορήγησης ποσοστού έως είκοσι τοις εκατό (20%) του αποθεματικού της Ρ.Α.Α., για τη χρηματοδότηση μελετών και εκτέλεση δημοσίων λιμενικών έργων και υποδομών (άρθρο 44 παρ. 6β),

ε. την καταβολή αποζημίωσης στα μέλη της Επιτροπής που προβλέπεται να συγκροτηθεί για την εκπόνηση αναλυτικής μελέτης και τη διενέργεια των απαραίτητων ενεργειών πριν την έκδοση του π. δ/τος ίδρυσης της νέας Εταιρείας. (άρθρο 49 παρ.3)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

II. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των οικείων ν.π.δ.δ και ν.π.ι.δ.

Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν καταβολή αποζημίωσης, στην περίπτωση εκδίκασης, σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου, ή των ν.π.δ.δ. ή ν.π.ι.δ., κατά περίπτωση, διαφορών από ναυλώσεις ή θαλάσσιες μεταφορές, κατά τη διαδικασία της προβλεπόμενης ναυτικής διαιτησίας. (άρθρο 53)

Η εν λόγω δαπάνη θα καλύπτεται από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των οικείων ν.π.δ.δ. και ν.π.ι.δ., κατά περίπτωση.

III. Επί του προϋπολογισμού των Α.Ε. Οργανισμών Λιμένων (ΟΛΠ Α.Ε., ΟΛΘ Α.Ε., ΟΛΠΑ Α.Ε. και ΟΛΗ Α.Ε.) (Φορείς Γενικής Κυβέρνησης).

Δαπάνη, από τη σύσταση Διεύθυνσης Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (Δ.Α.Α.) σε κάθε μία από τις τέσσερις (4) προαναφερόμενες εταιρείες και ως εκ τούτου την αντιμετώπιση των εξόδων λειτουργίας και εξοπλισμού αυτών. (άρθρο 42 παρ.1)

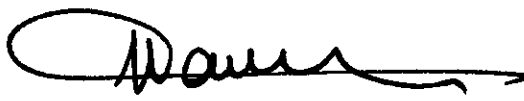
Η ανωτέρω δαπάνη θα καλύπτεται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού των ανωτέρω Οργανισμών Λιμένων, κατά περίπτωση.

Αθήνα, 14 Μαρτίου 2013

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ


ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ


ΚΩΝ/ΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

**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 κατεχοχήν 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 orengon.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 orengon.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 ιδιαίτέρως 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 ΠΝΟ 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 orengon.gr, η ΠΝΟ αιτήθηκε με επιστολές της την απόσυρση του νομοσχεδίου συνολικά. Ακολούθως, πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με τη διοίκηση της ΠΝΟ 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.orengon.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 εισήχθησαν προκειμένου να αποκαταστήσουν υφιστάμενες αδικίες που συντελέστηκαν 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 (ΠΟΕΠΛΣ), 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 Πλοιάρχων 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 Ραφίνας (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, λήφθησαν 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 υδατοκαλλιεργειών.
- 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 ένας (1) εκπρόσωπος 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

(ΝΑΤΤΑ), 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 κατεχοχόν εκπροσώπους της υπηρεσίας αυτής. Από το συστηματικό - και συχνά επίπονο - 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 δημοσίου 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 ακτοπλοΐα 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 Α.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
poseidon3040@gmail.com
46.103.5.207

Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:38

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

ΠΟΕΠΑΣ
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 κωδικοποίησης τους.

kotsos Υποβλήθηκε 13/12/2012 22:09
kotdos86@gmail.com Σχετικά με τα πρόστιμα θα μπορούσατε να απλοποιήσετε την διαδικασία και να μην ταλαιπωρείται ούτε ο
94.69.192.24 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 Για τον ΚΑΝΔ έχουμε επανειλημμένως ζητήσει την αναμόρφωσή του ώστε αφενός να ανταποκρίνεται στις
194.219.217.31 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 (ΚΑΝΔ) απαιτεί εκτεταμένη επέμβαση 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 ΚΑΝΔ 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 αναδιατύπωσης 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 ασφαλείας 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

Βαζαίος 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 σχετικής άδειας 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.

Γ 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 ασφαλείας, απαιτείται η έκδοση άδειας 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 χωρητικότητας 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

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 Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

212.70.212.24 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 χωρητικότητας είναι απόλυτα διαφορετικός. Εάν όπως αναφέρετε στην παράγραφο γ. του παρόντος άρθρου ισχυριστεί η αριθμητική τιμή των δυο χωρητικότητας 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 τούς 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

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 η 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

krekip@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

ΚΥΡΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕ,

212.70.212.24

.....

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

Λόγω της ιδιομορφίας των εγκαταστάσεων των υδατοκαλλιεργειών (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 πλόδες, 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 Πλήρης εξομοίωση 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

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 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

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 επιπέδους οι ναυτικές ακαδημίες και να ενταχθούν στην Τρίτη βαθμίδα εκπαίδευσης με
Γ τα ΤΕΙ – ΑΕΙ.
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

kekisp@gmail.com Το γρ. σταδιοδρομίας είναι σημαντικό να υπάγεται στις κατά τόπου Ακαδημίες και όχι στην αρμόδια
94.68.160.87 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 Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες
85.74.69.18 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

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

SMALLISLANDS.EU

PRESIDENT@SMAL

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???

LISLANDS.EU

85.72.141.173

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 Επί του Σχεδίου Νόμου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες
85.74.69.18 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 ποιιά 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

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΝΗΣΙΑ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ ΜΕ ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ. ΕΤΣΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ

PRESIDENT@SMAL

ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΓΚΡΙΖΕΣ ΖΩΝΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ. ΜΕ ΔΕΔΟΜΕΝΟ ΟΤΙ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΕΠΙΘΥΜΕΙ ΓΚΡΙΖΕΣ

LISLANDS.EU

ΖΩΝΕΣ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΣΤΟ

85.72.141.173

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

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

85.74.69.18

.....

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

.....

ΗΑΤΤΑ-Σύνδεσμος

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:51

των εν Ελλάδι

Δεδομένου ότι στο άρθρο αυτό ενσωματώνονται οι διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1177/2010, ο

Τουριστικών &

οποίος ούτως ή άλλως είναι υποχρεωτικής εφαρμογής, στο άρθρο αυτό θα πρέπει επίσης να

Ταξιδιωτικών

συμπεριληφθούν και τα εξής άρθρα όπως περιέχονται και στον Κανονισμό ΕΕ 1177/2010.

Γραφείων

.....

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.

Νικολαος

Υποβλήθηκε **18/12/2012 18:26**

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

Στο αρθρο 32

nax2mar@otenet.gr

79.130.44.252

ειναι λογικο τα μελη των Τοπικων Κλιμακιων Επιθεωρησης πλοιων να εχουν καποια εκπτωση στα εισιτηρια ,οταν οι Λιμενικοι εχουν εκτωση 100% . Αφου ελεγχουν και υπογραφουν πιστοποιητικα 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.com

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 ορθή 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 κατεύθυνσεων 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 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.

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

t.konidaris@gmail.com
85.73.159.15

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

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 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 «ατσιδοσύνη» 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.com

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..

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.

Αριστείδης 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 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 αντικείμενου. 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. Πληροφοριακά 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

0.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 του 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

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

oo.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 οδηγια 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 ΤΟΝ 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

Υποβλήθηκε **24/12/2012 11:11**

ταςος

anastas.tasos@hotmail.com

94.68.65.130

Κ.Υπουργε εκτιμωντας 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 βιωσιμοτητα 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

Υποβλήθηκε **17/12/2012 09:11**

giorgoskasmastmail.com

92.118.214.142

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,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

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 .

Αναστασιωδης 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 υ 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 κουτι ΤΙΠΟΤΑ. ΚΟΨΤΕΤΑ ΟΛΑ,ΔΩΣΤΕ την διοικηση της υπηρεσιας αξιοκρατρηκα 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 τ έως 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

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 τ έως 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**

giorgoskasm@hot Κυριε Υπουργε η διαταξη μπορεί να τροποποιηθει νομοθετικά κατά το δοκουν,
mail.com ως εκτουτου οι εργαζομενοι ουδολως εξασφαλιζονται.

92.118.214.142 Οι μετοχες των εργαζομενων μπορούν να εκμηδενιστουν με συνεχομενες αυξησεις μετοχικου κεφαλαιου. Η ΔΕΚΟ κατά το δοκουν μπορεί να ανεβαζει και να κατεβαζει την αξια των μετοχων.

Δεν υπαρχει καμια προβλεψη για την διασφαλιση των μετοχων των εργαζομενων

olga petrou

Υποβλήθηκε **23/12/2012 19:22**

olgapetrou01@gmail.com

178.128.6.5

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.

Αναστασιαδης

Υποβλήθηκε **25/12/2012 22:59**

ταςος

anastas.tasos@hotmail.com

94.68.65.130

Κ.ΥΠΟΥΡΓΕ ΚΡΑΤΗΣΤΕ ΟΛΕΣ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΕΣ ΑΛΛΑ ΔΩΣΤΕ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΚΑ,ΑΥΤΟ ΜΟΝΟ ΦΤΑΝΕΙ. ΕΙΝΑΙ ΓΝΩΣΤΟ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΤΙ Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΑΞΗΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΙΒΙΩΣΕΙ

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

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.

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) Η 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 υφιστάμενης 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

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:51

Καταπόδης

gkatap@gmail.com

91.140.28.255

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.com

m

[79.129.230.32](tel: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](tel: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.

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

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, χαρακτηρίσε ως «πάρεργα». Τελικά φαίνεται ότι η ισχύς της ΕΕΕ καλύπτει τα διεθνώς κρατούντα 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 υπολειπούνται (ασφάλεια πλοίων, συνόρων, ζώων, λιμένων, θαλασσών κλπ).

ΠΟΕΠΛΣ

neaplefsi.gr

info@poepis.gr

85.73.4.48

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.

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

Υποβλήθηκε 17/12/2012 09:57

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

- Τις ανεξόφλητες δαπάνες υγειονομικής περιθαλψής
- 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

Υποβλήθηκε 17/12/2012 20:42

dhmos

kon_na60@yahoo.gr

92.118.76.171

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 (αστυνόμηση 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 προΐστανται 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 θαλασσιών 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 κάποιοι να έχουν τελειώσει τη σχολή εμποροπλοιάρχων, 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

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.

ι) Σε γραμμές που υπάρχει συμβαση αναθεσης δημόσιας υπηρεσίας ,με επιδότηση για όλη την δωδεκάμηνη δρομολογιακή περιοδο ,δυνατότητα παράλληλης δρομολόγησης για διάστημα εξαμήνου(καλοκαιρινή περιδος), συμβατικών ακτοπλοϊκών πλοίων,σε οποια εταιρια το επιθυμεί. Ο δε ναυλος να καθορίζεται ελευθερα χωρίς 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.

ιι)Υποχρέωση Ηλεκτρονικου Συστήματος Κρατήσεων Θέσεων επιβατών και οχημάτων σε όλες τις ακτοπλοϊκές γραμμές αλλα και στους περιγηητικούς 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 ανα 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 εποπτείας της πλοία να γίνεται σε τακτική βάση και όχι μόνο δειγματοληπτικά ή μετά από υποδείξεις, πέραν των τακτικών ετήσιων ή άλλων ελεγχών με συγκεκριμένες επιπτώσεις αν οι πλοιοκτήτες δε συμμορφώνονται σε ευλογο διασπασμα με αντίστοιχες παρατηρήσεις.

VII) Ίδρυση λιμεναρχείων και πλήρη στελέχωση αυτών σε όλα τα λιμάνια που εξυπηρετούνται με ακτοπλοϊκά δρομολόγια αλλά και σε αυτά που εξυπηρετούν ικανό αριθμό περιηγητικών πλοίων.

Με Φιλικούς Χαιρετισμούς

Ηρακλής Εμμ. Φραγκάκης

GRE.MHX

Υποβλήθηκε 18/12/2012 10:54

g.louk80@hotmail.c

Συμφωνώ με τον χρήστη MIXALHS και προσθέτω την επιστροφή της Ελληνικής Ακτοφυλακής στο Υπ. Δημ. Τάξεως όπου και ανήκει. Είναι αδιανόητο ένστολα και ένοπτα 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 πολίτικοί υπάλληλοι

om

84.205.244.135

kotsos

Υποβλήθηκε 18/12/2012 19:44

kotdos86@gmail.co

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

m

94.69.185.239

GRE.MHX

Υποβλήθηκε 19/12/2012 13:48

g.louk80@hotmail.c

Συμφωνώ επίσης και με τον χρήστη dhmos

om

84.205.244.135

Παναγιώτης

Υποβλήθηκε 19/12/2012 14:47

paka11@hotmail.co

Συμφωνώ με τον dhmos κ με τον MIXALHS.

m

85.75.99.43

Όσον αφορά τις AEN 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 ΛΣ. 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 Θαλασσιού 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, 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 ΝΑΤ. 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 ΝΑΤ 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.
- 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 επείγοντως επιβαλλόμενα εκ των συνθηκών και περιπτώσεων που προέκυψαν επανέρχομαι 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, εμπειρισταμένο 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 ΝΑΤ 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. Όθεν 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 ούτως 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 Λ.Σ.

eaals.com

eaalsgr@yahoo.gr

141.237.130.43

Υποβλήθηκε 21/12/2012 16:31

ΕΝΩΣΗ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Ιίας Μερρηχίας 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 αιωρείται 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 σύσταση 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/σης 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 ΕΑΑΛΣ

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 αναλαμβανόταν 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.

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ
ΕΝΩΣΗ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ
ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ
ΣΩΜΑΤΟΣ
PEALS.GR**

pealsgr@gmail.com

213.249.12.179

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.

Ουδεμία 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.ΑΚΤ 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 ήσαν απαραίτητες για τη λειτουργία του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Αυτός είναι ένας άλλος λόγος ενδεικτικός του ότι πλέον το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ ουσιαστικά παύει να υπάρχει αφού οι ειδικές αυτές εξουσιοδοτικές διατάξεις ήσαν 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.ΑΚΤ διότι με τη διάταξη αυτή όλα τα ακίνητα, πλωτά, χερσαία μέσα και εν γένει εξοπλισμός περιερχόταν στην κυριότητα του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ 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 μεταβίβασης 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 Πιθητικής 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 (ΥΠΤΠ) 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 Σπυρίδων ΠΑΣΣΑΚΟΣ

THANASSIS PAPAS Υποβλήθηκε 22/12/2012 18:21

[akispathanasiou](mailto:akispathanasiou@yahoo.gr)

[@yahoo.gr](mailto:akispathanasiou@yahoo.gr)

5.54.103.61

RENTZEΠΕΡΗΣ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ

[kleanthi.rentzeperi](mailto:kleanthi.rentzeperi@yahoo.com)

[@yahoo.com](mailto:kleanthi.rentzeperi@yahoo.com)

91.140.17.247

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

Υποβλήθηκε 23/12/2012 13:03

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 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

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 αντανάκλουν 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.)

RENTZEPEPERS

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 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 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 υποβάθμισης 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

- 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.)

christos

strpls@otenet.gr

94.65.24.21

volgab

karakosg@otenet.gr

85.74.69.18

Υποβλήθηκε 23/12/2012 23:13

συμφωνώ με τον χρήστη «παναγιώτης»

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 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: «αα) 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 ανεστάλη 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 κατευθειάν 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 «πτεραιτέρω 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 προϊστανται 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 Ι': 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 Αμπελακίων – 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 Λ.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
46.103.5.207

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 αποφασίες 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 γνωσίων 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 θαλασσιού 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 ας 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 στελέχωσή 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 λόγω 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.

ΔΣ Πανελλήνιου Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:30
Συλλόγου ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ τ. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Υπαλλήλων τ.ΥΕΝ (ΠΣΥΥΕΝ)
psyven@gmail.com ΣΧΟΛΙΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
84.205.244.134 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 πιάσχει 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 ΡΑΑ, με ποσοστό 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 ΓΓΛΑΠ. 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 «αναδιάταξη» του Δημόσιου Τομέα με τα μεσοπρόθεσμα, τις εφεδρείες, τις συνεχείς πράξεις νομοθετικού περιεχομένου, τις διαθέσιμότητες – 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 ;

- 457 -

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;

-Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων :

Τι είδους ρυθμιστική αρχή είναι όταν μεταφέρονται αρμοδιότητες από τη ΓΓΛΛΠ (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

kaya.dim@gmail.co

m

94.71.130.82

Χορηγίες ή χρηματοδοτήσεις υποχρεωτικές των Οργανισμών λιμένων ή λιμενικών ταμείων προς τα τοπικά τουλάχιστον Λιμεναρχεία πρέπει να καταστούν δυνατές ώστε να παύσουν τα Λιμεναρχεία να γίνονται «ζητιάνοι» 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

m

94.69.192.24

Η εμμονή των κυβερνήσεων να δαιτηρούν τον στρατιωτικό χαρακτήρα του σώματος στα χαρτιά μόνο είναι εντυπωσιακή. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει μελέτες που αποδεικνύουν πως τα στελέχη του νιώθουν περισσότερο 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

Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:17

kiriakoschr@gmail.

com

178.128.17.230

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 .

Βασίλης

Υποβλήθηκε 27/12/2012 13:56

parsec8@hotmail.c

om

79.129.1.172

1.Το Αρχηγείο Ελληνικής Ακτοφυλακής ανήκει στην οργανωτική δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ...

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

ail.com

130.43.109.139

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

kotsos

Υποβλήθηκε 15/12/2012 12:34

kotdos86@gmail.co

m

94.69.158.18

Εφόσον «Η εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση γενικής αστυνόμευσης, τροχαίας» εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Λ.Σ. τότε 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?

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 έχουν οριστεί) προτείνω η αστυνομική αρμοδιότητα ρητα να αναφέρεται σε περιφρακτους λιμένες , πλοία και θάλασσο χώρο , δίχως θολες και ερμηνευσιμες περιοχές .

THANASSIS PAPAS

Υποβλήθηκε 15/12/2012 19:03

akispathanasiou

@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 κα), 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

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

m

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

94.71.130.82

δημιουργούνται παρανοήσεις στις αρμοδιότητες των Κρατικών Υπηρεσιών.

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

79.103.92.18

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 διατάξεών 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 επέμβαση 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 ακτοπλοία, καθώς υπό τις παρούσες διατάξεις ο πλοίαρχος του πλοίου τείνει να αντιμετωπίζεται ως εγκληματίας του κοινού ποινικού δικαίου, εγκαλούμενος 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 πλοιαρχών, 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 άδαιο 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 επιβαινόντων». 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 άρ. 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

ΖΗΤΗΣΗ

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

pfso@ath.forthne.gr

194.219.17.207

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ:

Α) Κατά τον IMO λιμένας μπορεί να θεωρείται μια λιμενική εγκατάσταση που διοικείται από κάποιον οργανισμό λιμένα της χώρας, συγχρόνως 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

Γ

212.205.139.248

Θεωρούμε πολύ σημαντικό και αναγκαίο για τον σαφή και άνευ αμφισβητήσεων 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 ασφαλεία 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 Ποιά είναι η αποστολή, το έργο και η σύνθεση της «Συντονιστικής Αρχής Λιμένων» που

Γ Εξ όσων περιγράφονται στο σχέδιο νόμου δεν υπάρχει καμία αποστολή, έργο ή σύνθεση της
212.205.139.248 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 Θα πρέπει να προβλεφθεί διάταξη, σύμφωνα με την οποία στις περιπτώσεις λιμενικών

Γ του Δημοσίου) στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων ή των
212.205.139.248 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 περίφραξη 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

Γ

212.205.139.250

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.

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** Άρθρο 11. Παράγραφος 4.2.β
aviamar.eu Στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου αυτής, η συμμετοχή, άνευ ψήφου, των υπευθύνων
aviamar@aviamar.g ασφάλειας των τμημάτων του λιμένα και των παρακείμενων περιοχών του που επηρεάζουν την
Γ ασφάλεια του, είναι δυνατόν να δημιουργήσει προβλήματα με τα θέματα εμπιστευτικότητας,
212.205.139.246 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 –** Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:04
Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.β
aviamar.eu α) Μετά τις φράσεις της δεύτερης παραγράφου «για την υλοποίηση των μέτρων» να προστεθεί
aviamar@aviamar.g η φράση «και διαδικασιών»
Γ β) Πως οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων θα έχουν την ευθύνη
212.205.139.246 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 τούτο 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.

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

Κάβδας Κων/νος Άρθρο 11. Παράγραφος 6.1.γ

aviamar.eu

aviamar@aviamar.gr

☒

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 ασφαλείας 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 αναπληρωτή 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 ασφαλείας 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 αναδιατύπωση αυτής της παραγράφου ως εξής:

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

212.205.139.248 δραστηριοποιούνται οικονομικά σε τμήματα υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα» να

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 θιγόνται 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας, 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.g

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 αδείας 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 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 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

aviamar.eu

Άρθρο 11. Παράγραφος 7.1

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, Τελωνιακή 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 ασφαλείας

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, Τελωνιακές 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 αντικείμενου 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 αναδιτύπωση 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

aviamar@aviamar.g

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 αναδιτύπωση 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

παραγράφο 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

s@yahoo.gr

79.129.28.57

Στο άρθρο 11, παρ. 2β αναφέρεται ότι ορίζεται ΥΑΛ ένας εκ των ΥΑΛΕ (προκρίνονται δε οι 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

Άρθρο 12: Καταμέτρηση πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού

Νικολαος

ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

nax2mar@otenet.gr

79.130.44.252

Υποβλήθηκε 18/12/2012 18:26

Στο αρθρο 32

ειναι λογικο 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 βεβαιωση που θα εκδιδει ο Κεντρικος Λιμενναρχης οπου ανηκουν .

Τουλαχιστο στα Κεντρικα Λιμεναρχεια .Τουλαχιστον ενα 50%

Σ.Ε.Ε.Ν.

seen@ath.forthnet.g

Γ
194.219.217.31

Υποβλήθηκε 28/12/2012 11:24

Δεδομένου ότι η καταμέτρηση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων με τους κανόνες της Δ. Συμβάσεως 1969 έχει ως αποτέλεσμα GT σε αριθμό περί τα 30% – 50% μεγαλύτερο από το 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

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

ΚΥΡΙΑ 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 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 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 αξιολογίας 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 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

krekip@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

- 474 -

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 αδειάς ασκήσεως επαγγέλματος

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

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

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

5. Ναυπηγοί Μηχανολόγοι Τ.Ε.Ι με 10 έτη απόκτησης αδειάς 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)

Νικολαος

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 οποίον 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 από τους 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

Νικολαος

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 εχει 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

Να διαγραφεί, γιατί δεν αλλάζει κάτι ουσιαστικά

194.219.217.31

Άρθρο 16: Βοηθητικά σκάφη και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιέργειών

ΘΗΡΑΙΟΣ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 10:43

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΕ

th@shipinvestigation.

gr

ΚΥΡΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕ,

212.70.212.24

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, ιπποδύναμη 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 σχοινιών 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

Παναγιώτης Υποβλήθηκε 19/12/2012 15:00

pakal11@hotmail.com

85.75.99.43

Πλήρης εξομοίωσης 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

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 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.g

Γ

79.103.173.221

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

kolias

Υποβλήθηκε 15/12/2012 00:44

fairyscout@gmail.c

om

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, προσπατιούμενα 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

krekip@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.g

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, ΑΔΔΟΝΗΣΟΣ, 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.g

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 Ελλάδα

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 ΗΑΤΤΑ, 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
[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.

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

Μακης Υποβλήθηκε 27/12/2012 23:57

poseidon3040@gmail.com Απίστευτη παραδοχή διαπλοκής και επίδειξη εξουσίας από το Λιμενικό Σώμα με την πρόβλεψη
il.com 100% δωρεάν ακτοπλοϊκών εισιτηρίων για όλα τα στελέχη τους... ακόμη και τους αποστράτους
46.103.5.207 (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.gr 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..

Σ.Ε.Ε.Ν. Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:13

seen@ath.forthnet.gr 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 κυβερνήντα, 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 χορηγήσει. 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

46.103.5.207

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

Σ.Ε.Ε.Ν.

Υποβλήθηκε 28/12/2012 12:16

seen@ath.forthnet.g

g

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@yaho

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 κατεύθυνσεων 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. ΞΕΧΩΡΙΖΩ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΥΘΗΝΗΣ 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

maiorkyr@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 καυσαερίό 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 της εταιρείες

Διεύθυνση

**Διοικητικού ΟΛΘ
Α.Ε.**

avangelas@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 κατάρτησης 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.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΔΗΜΟΥ**

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,Μαρμαρι ,Ανδρος ,Τηνοσ ,Μυκονος που εξυπηρετουν περιοχές με τα ίδια λιγο πολυ προβληματα και μπορουν να σχεδιασουν ενα κοινο πλανο αναπτυξης.

Το παρον προσχεδιο νομου δεν εξασφαλιζει το συμφερον των τοπικων κοινωνιων,Διασφαλιζει μονο το Εθνικο Συμφερον,Οι τοπικες κοινωνιες για παραδειγμα της Ελευσινας,Ραφηνας,Λαυριου θα πηγαινουν στον Πειραια για να λυσουν τα προβληματα τους!

Τα τριμελη ΔΣ των «θυγατρικων' ΠΩς Θα διοριζονται!

Ο τοπικος Δημοσ 'η η Περιφερεια θα εκπροσωπούνται!

Οι επενδουσεις στα λιμάνια πως θα προκρίνονται!!ΠΟΙΟΥ ΛΙΜ'ΕΝΑ 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 προστατέψει τα συμφέροντα των Διοικήσεων του κάθε λιμένα.

**ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΡΑΦΗΝΑΣ**

Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:16

- 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@rafinap.ort.gr
ort.gr
[94.71.130.82](tel:94.71.130.82)

«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.

**Ένωση
Λιμενεργατών &
Σύνδεσμος
Αρχιεργατών-
Εποπτών 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 Εποπτών-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

omauro@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 ποιό 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 ποιό 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 καμιά διαχειριστική αρχή,και πολλές φορές χωρίς να έχουν νομιμοποιηθεί ως λιμενικά έργα.Κάποιοι απο

αυτές τις λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν τεράστια σημασία για τις τοπικές κοινωνίες (π.χ. 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.ort.gr)

ort.gr

[94.71.130.82](tel: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.)

κατερινα παναγου Υποβλήθηκε 18/12/2012 17:05

489-

kranagou10@yahoo.

gr

79.167.98.177

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΛΠΟ' ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ.
«ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΛΠΟ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ»

1.ΕΝΩ ΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΔΕΝ ΥΠΑΓΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΩΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ, ΑΛΛΑ ΣΕ ΜΙΑ ΑΠΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ. ΕΠΟΜΕΝΩΣ 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 ΕΣΟΔΑ 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 ΕΣΟΔΑ; ΜΑ ΟΠΩΣ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 4 ΘΑ ΒΑΛΟΥΝ «ΝΤΑΒΑΝΤΖΙΛΙΚΙ» ΤΕΛΟΣ 0.5 ΣΤΑ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ 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 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ 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.

Υποβλήθηκε 19/12/2012 16:30

hcg60@yahoo.co.uk

85.73.155.185

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

Υποβλήθηκε 20/12/2012 19:40

kirkountouri@gmail.c

om

46.177.63.67

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

Υποβλήθηκε 27/12/2012 15:45

t.konidaris@gmail.co

m

85.73.159.15

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 αξιολογικά κριτήρια και με επιστημονικό προσωπικό που να έχει γνώση του αντικείμενου. 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

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:55

aristidesdimou@yaho

o.com

88.218.54.37

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

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/νση 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, 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???

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

ΑΓΡΙΔΙΤΕ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:33

AFRODITE_70@yahoo

oo.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 οδηγια περί περιβαλλοντικής νομοθεσίας, είναι υποχρέωση του ΥΠΕΚΑ και όχι της ΕΣΑΛ.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

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 πολλα χρονια πισω και δεν συμβαλει σε τιποτα στον εκσυγχρονισμο της υπηρεσιας

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.co

m

[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

.com

[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 .

TZEFRIOS

tzefrios@ven.gr

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

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

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 ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ 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

giorgoskasma@hotmail.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.

- 694 -

λουομένων στις παραλίες. Είναι αυτές οι υποδομές λιμενικά έργα!

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

Υποβλήθηκε 28/12/2012 14:45

ΔΗΜΟΥ

Για επίσκεψη 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

10 ΧΡΟΝΙΑ ΚΡΑΤΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΔΙΧΤΥΩΝ.

62.103.138.164

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

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 πλοηγίες σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας

ΒΑΚΑΛΟΓΛΟΥ MIX. 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 τιποτε 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.π. κο Μουτζουρη, το οποίο εκδόθηκε πριν από μερικές μέρες και το οποίο υιοθετεί με απολυτή σαφήνεια την κατεύθυνση της προτάσης που κατέθεσαν οι πλοηγοί. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η πρόταση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας το οποίο είναι ο θεσμοθετημένος επίσημος σύμβουλος του κράτους για θέματα ναυτιλίας, η οποία πρόταση βρίσκεται σε κοινή συνισταμένη με την πρόταση των πλοηγών. (Τα βασικά σημεία της προτάσης του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας στην ιστοσελίδα του <http://www.nee.gr>). ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικά η αποψη όλων των εμπλεκόμενων με την πλοήγηση φορέων (ναυτιλιακών πρακτορών κ.λ.π.) των οποίων η θέση κατατέθηκε στην επιτροπή του ΥΝ&Α. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ λοιπόν επιδεικτικά η θέση ΟΛΩΝ των αρμοδίων για την πλοήγηση! Και ΚΥΡΙΩΣ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ ΕΠΙΔΕΙΚΤΙΚΑ η επιτακτική ανάγκη στην οποία βρίσκεται η χώρα μας για εξασφάλιση εσοδών στα κρατικά ταμεία, ανάγκη την οποία καλυπτει απολυτως η πρόταση των ελληνικών πλοηγών καθώς προσφέρει εσοδα στο κράτος από την πρώτη μερα λειτουργίας της νεας εταιρίας. ΑΓΝΟΟΥΝΤΑΙ λοιπόν επιδεικτικά ΟΛΑ τα ανωτέρω και προτείνεται από τον ΥΝ&Α μια ΔΕΚΟ (ω! τι πρωτοτυπη ιδέα εν ετη 2012) στην οποία ΔΕΚΟ το κράτος παραχωρεί ολη την κινητη και ακινητη περιουσια μαζί με μερικά

- 499 -

εκατομμυρια ευρω, ΧΩΡΙΣ ΚΑΝΕΝΑ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ προκειμένου η ηγεσία του υπουργείου να «τακτοποιήσει» μια πάρεα χρησιμων(!) φίλων ως Δ.Σ. με σκοπο να χρησιμευσει και αυτη η ΔΕΚΟ ως ευρύτερο parking ρουσφετιων ή να απαξιωθει οικονομικα και λειτουργικα προκειμένου να ξεπουληθει οσο οσο (παλι σε χρησιμους(!) φίλους;) ΘΕΡΜΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ!!!

christos

Υποβλήθηκε 20/12/2012 11:59

strpls@otenet.gr

94.65.22.18

ωραίο τρόπο βρήκατε να μειώσετε το κράτος και το τέρας της γραφειοκρατείας. ιδρύεται μια δέκο, φοβερή ιδέα. συγχαρητήρια!!!

εχετε άρα υπολογίσει το κόστος από την πρόσληψη των νέων ατόμων που αναγκαστικά θα κανετε; εχετε υπολογίσει άραγε ποιο θα είναι το όφελος για τα έσοδα του κράτους; εχετε 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

Υποβλήθηκε 20/12/2012 13:16

arisbartsa@gmail.co

m

94.68.131.246

Άρρησате λιγο αλλα το σκεφτηκατε. Τι προτοτυπη 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

Υποβλήθηκε 20/12/2012 13:58

ΜΑΝΩΛΗΣ

armanix@otenet.gr

94.71.208.136

ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικα το πορισμα 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 επιδεικτικα η προταση του Ναυτικου Επιμελητηριου Ελλαδας, θεσμοθετημενα επισημου συμβουλου του κρατους για θεματα ναυτιλιας, προταση που βρισκεται σε κοινη συνισταμενη με την προταση των πλοηγων. ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ επιδεικτικα η θεση των υπολοιπων εμπλεκομενων στην πλοηγηση φορεων (ναυτικων πρακτορων κλπ) η οποια κατατεθηκε στην Επιτροπη του ΥΝΑ.Δηλαδη, ΑΓΝΟΟΥΝΤΑΙ επιδεικτικα 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 παραχωρειται ολη η κινητη και ακινητη περιουσια του Πλοηγικης, μαζι με μερικα εκατομμυρια ευρω, ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΚΑΝΕΝΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ. Τοποθετειται Δ.Σ. απο χρησιμους(!) φίλους, με σκοπο να λειτουργησει οπως ολες οι ΔΕΚΟ εως σημερα ως ενα ευρύτερο parking προσωπικων ρουσφετιων, εως οτου απαξιωθει πληρωσ οικονομικα και λειτουργικα, ωστε να ξεπουληθει οσο οσο (σε αλλους χρησιμους(!) φίλους;) ΘΕΡΜΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ!!!

ΣΤΑΘΗΣ

Υποβλήθηκε 20/12/2012 15:29

stathis_fanos@hotmail

il.com

87.202.7.104

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.com

ΚΑΛΗΣΠΕΡΑ ΣΑΣ

m

46.177.40.105

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.com

om

46.177.63.67

«ΜΑΡΙΑ» 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. Αλλωστε 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

thrashmania80@yah
oo.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

Υποβλήθηκε 21/12/2012 18:13

tgfomgahf@hotmail.c
om
87.202.3.178

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 δήμος 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.c
om
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

Υποβλήθηκε 22/12/2012 13:46

Καλκατζάκος

pakal11@hotmail.co
m
85.72.127.226

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

Υποβλήθηκε 22/12/2012 23:56

ΣΩΤΗΡΗΣ

cp7nsim@otenet.gr
94.66.126.159

ΜΙΑ ΔΕΚΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ «ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Α.Ε.», ΠΟΙΟ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΣΤΟ ΜΟΙΡΑΙΟ ΚΡΑΤΟΣ ΠΟΥ ΠΑΕΙ ΓΙΑ ΦΟΥΝΤΟ?

dhmos

Υποβλήθηκε 23/12/2012 09:23

kon_na60@yahoo.gr
92.118.76.171

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 "άγοράσουν" 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

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:15

spirosspisa@hotmail.
com
178.128.6.5

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

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:24

olgapetrou01@gmail.
com
178.128.6.5

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

ως αντίθετη στην αρχή της ανάπτυξης και του περιορισμού του κράτους-επιχειρηματία

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:00

christosyzanakos@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 πλοηγηκή 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 πλοηγήσεις 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 πλοηγήσεις 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 Ευρωπαϊκό πλοηγό και δεν τον διαγράφει για ευνόητους λόγους. Σκεφτείτε τί κακό θα κάνετε ενάντια της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στα ελληνικά λιμάνια.

Αναστασιαδης

Υποβλήθηκε 24/12/2012 11:11

ταςος

anastas.tasos@hotmail.com

94.68.65.130

Κ.Υπουργε εκτιμωντας 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 βιωσιμοτητα της α.ε. πλοηγικη που επι τοσα χρονια προσφερε ασφαλεις υπηρεσιες χωρις καμια επιβαρυνση του κρατικου προϋπολογισμου το αντιθετο μαλιστα.Ευχομαι να παρετε την σωστη αποφαση, για το καλο της υπηρεσιας 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 αγνοείσατε την πρόταση των ελλήνων πλοηγών? ΓΙΑΤΙ αγνοείσατε 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 δεσπτόζουσα 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

Κακατζάκος

pakal11@hotmail.com

Τα άρθρα 43-46 να αποσυρθούν κ να συζητηθούν λαμβανομένων υπόψιν οι απόψεις της επιτροπής,

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. Ουδενμία εξασφάλιση εργασιακή παρέχεται, όταν ένας καρεκλοκένταυρος αδαής της θαλάσσης θα κρίνει ποίος θα εργάζεται κ ποίος θα απολύεται λόγω του ιδιωτικού δικαίου.

Στον δε dhmo που δεν έχει κ το θάρρος να λείει ποίος είναι κ τι κάνει προς το ζείν, αλλά εκφέρει άποψη κ ελεγχόμενη γνώση επί παντός επιστητού σε όλο το νομοσχέδιο, ότι είναι γνωστό τοίς πάσει πώς τα golden boys ανήκαν στις ΔΕΚΟ!! Ήταν διορισμένοι κ αποτυχημένοι συνήθως πολυτετές. 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.c

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 δημόσιο ...δέν 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

Η εμπειρίες που αποκομησαν 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 εναπομειναντα κεφάλαια της ΠΥ η αποτυχία είναι προδιαγεγραμμενη.

Για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία των λιμανιων παρακαλω να αποσύρετε τα αρθρα 43,44,45,κ 46 και να συναινέσεται με τους εμπλεκόμενους φορεις στη δημιουργία μιας σύγχρονης ΠΥ χωρίς τα βαρίδια του παρελθοντος.

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 απαιησεις 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 απαιησεις 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 γραφειοκρατεία,

μη μπορώντας να δώσει άμεσες λύσεις, ούτε στα χρόνια, μα ούτε και στα καθημερινά λειτουργικά προβλήματα που δημιουργούνται.

Αφού όμως δεν λάβατε υπόψη 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 όπως 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.](mailto:captainikitas@yahoo.gr)

gr

46.177.81.58

ΚΥΡΙΑ 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.

ΚΥΡΙΑ 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

m

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_zeprou@hotmail.c](mailto:a_zeprou@hotmail.com)

om

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, αεβόμενο τόσο τους νόμους όσο και την προσφορά των ανθρώπων αυτών κατά τα προηγούμενα έτη

ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Υποβλήθηκε 27/12/2012 19:52

MATINA

- 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 προικοδοτειται 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

Μπραβο πως την σκεφτηκατε τετοια πρωτοτυπια;Μειναμε αφωνοι.Φερατε την επανασταση κ.Υπουργε.Πρωτη φορα γινεται αυτο για τα ελληνικα δεδομενα.Οι συμβουλατοροι βεβαια που τους γεννηθηκε η ιδεα εδω και ενα χρονο και σας την παρουσιασανε στα μετρα τους δεν τους καθησε καλα τωρα.Να σκεφτετε 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 δικαιο 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

πλεονεξία και την τάση αυτοκαταστροφής που διακατέχει τον ανθρώπινο νου!

Γιωργος Δουρανος Υποβλήθηκε 28/12/2012 00:22

terranoligurio@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

terranoligurio@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

terranoligurio@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.

Όποιοι 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 τιτάνια 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](mailto:matinakarageorgiou@yahoo.gr)

[@yahoo.gr](mailto:matinakarageorgiou@yahoo.gr)

[79.167.51.204](tel:79.167.51.204)

Υποβλήθηκε 28/12/2012 13:03

Συμφωνώ με τον κ. Γρυτσαίο. 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 πλεονασματικότητας του Κεφαλαίου.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ

ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ

fkavad@otenet.gr

[87.203.118.239](tel: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

nicksopel@yahoo.gr

[87.202.31.249](tel: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](tel: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 περιεργές 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](tel: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 ΝΟΟΤΡΟΠΙΕΣ, ΑΝΑΧΡΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ, ΒΟΛΕΜΑ, ΑΝΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΜΕ ΤΟΝ ΜΑΝΔΥΑ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΜΙΑΣ ΨΕΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΥΘΡΑΥΣΤΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΣΙΓΟΥΡΙΑΣ.

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 ΈΛΛΑΔΑ, 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 26χρονα εμαθα οτι υ παρχουν και καποιοι που παιρνουν συνταξη απο την πλοηγικη.

ΧΩΡΙΣ να εχουν ανεβει ποτε σε καραβι,ενω αυτοι που τσαα 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 επενδουσεις εκουχρονισμού της υπηρεσίας.

Κυριε Υπουργε γιατι δεν μπηκατε στον κοπο να ρωτησετε το ναυτικο προσωπικο της Πλοηγικης Υπηρεσίας αν δεχετε να συμμετασχει στην νεα εταιρια(ΔΕΚΟ)????

Κυριε Υπουργε τελικα απο οτι φαινεται το μονο που σας ενδιαφερει ειναι να ιδιοτικοποιηθει το ναυτικο προσωπικο της Πλοηγικης Υπηρεσίας 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

info@seven-

islands.gr

87.203.116.151

Γιατί επιμένετε τόσο πολύ στην ίδρυση μιας ΔΕΚΟ;

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](tel: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 αξιολογικών προσλήψεων πολιτικού και ναυτικού εξιδικευμένου προσωπικού κ.α

ΣΤΑΘΗΣ

stathis_fanos@hotmail.com

il.com

[87.202.7.104](tel: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](tel: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](tel: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](tel: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 ΠΛΟΙΑ (ΚΑΤΑ ΠΟΛΥ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ)ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΜΠΠΑΒΟ ΣΑΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΚΟΜΑ ΦΟΡΑ. ΑΠΟΣΥΡΕΤΑΙ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑΤΙ ΜΟΝΟ ΜΠΕΛΑΔΕΣ ΘΑ ΦΕΡΟΥΝ ΣΤΟ ΤΟΠΟ.

spanos dimitrios

spirosspisa@hotmail.com

com

[178.128.6.5](tel: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

com

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:23

Από όλη τη ρύθμιση το μόνο που ενδιέφερε το Υπουργείο είναι η κατάργηση των συμβάσεων του

178.128.6.5

ναυτικού προσωπικού; Αυτό μπορούσε να γίνει συναινετικά όπως τεκμηριωμένα είχαν προτείνει οι πλοηγοί.

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε 23/12/2012 21:17

christosyzanacos@ya

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, «ολοι 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

Η ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΟΤΑΝ ΑΥΤΟ ΓΙΝΕΙ ΟΥΔΟΛΩΣ ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΩΣ «ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ». ΟΙ ΠΛΟΗΓΟΙ

grpilots@otenet.gr

- 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

giorgoskasma@hot
mail.com

Κυριε Υπουργε η διαταξη μπορει να τροποποιηθει νομοθετικα κατα το δοκουν, ως εκτουτου οι εργαζομενοι ουδολως εξασφαλιζονται.

92.118.214.142

Οι μετοχες των εργαζομενων μπορουν να εκμηδενιστουν με συνεχομενες αυξησεις μετοχικου κεφαλαιου. Η ΔΕΚΟ κατα το δοκουν μπορει να ανεβαζει και να κατεβαζει την αξια των μετοχων.

Δεν υπαρχει καμια προβλεψη για την διασφαλιση των μετοχων των εργαζομενων

ΕΛΕΝΗ

Υποβλήθηκε 17/12/2012 19:48

inele_89@hotmail.co

m

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.c

om

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 αλληπάλληλες 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](tel:85.75.99.43)

Υποβλήθηκε 19/12/2012 12:25

Εντελώς κ σκόπιμα μάλιστα, ασαφές το βάθρο (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](tel: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 ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΑΙΓΙΝΑ? ΑΣ ΕΡΘΕΙ ΕΝΑΣ ΜΑΖΙ ΜΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΛΟΗΓΗΣΗ, ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΑΣ ΓΙΝΕΙ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΚΑΙ ΘΑ ΤΟΥ ΧΑΡΙΣΩ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΟΧΕΣ ΜΟΥ.

spanos dimitrios

spirosspisa@hotmail.com

[178.128.6.5](tel:178.128.6.5)

olga petrou

olgapetrou01@gmail.com

[178.128.6.5](tel:178.128.6.5)

Υποβλήθηκε 23/12/2012 19:17

Καμία εξασφάλιση για τους πλοηγούς και για το μέλλον των πλοηγήσεων.

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@yahoo.gr

[46.176.28.198](tel: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.com

[46.12.122.15](tel:46.12.122.15)

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:10

Απο πουθενά δεν κατοχηρώνονται οι μετοχές των εργαζομένων και η έστω για δέκα χρόνια απρόσκοπτη λειτουργία της νέας εταιρείας

Αναστασιαδης

τασος

anastas.tasos@hotmail.com

[94.68.65.130](tel: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 ΑΛΑΞΗΕΙ 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

giorgoskamas@hotmail.com

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

giorgoskamas@hotmail.com

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.com

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

.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. Ποιές 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 αδαείς 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 αγαστή 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@yahoo](mailto:thrashmania80@yahoo.gr)
oo.gr
46.176.205.99

Υποβλήθηκε [21/12/2012 14:59](#)

Τι 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](mailto:spirosspisa@hotmail.com)
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](mailto:olgapetrou01@gmail.com)
com
178.128.6.5

Υποβλήθηκε [23/12/2012 19:21](#)

ΠΟΛΥ ΕΞΥΓΝΟ ΔΕΝ ΘΑ ΤΟ ΚΑΤΑΛΒΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΤΙ ΠΑΙΖΕΙ ΜΕΓΓΑΛΗ ΣΟΦΙΑ

ΧΡΗΣΤΟΣ

Υποβλήθηκε [23/12/2012 21:40](#)

christosyzanacos@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
Ευάγγελος
Vankouk@hotmail.co
m
46.12.122.15 Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:51
Αρθρο 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
τασος
anastas.tasos@hotm
ail.com
94.68.65.130 Υποβλήθηκε 25/12/2012 23:17
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
strpls@otenet.gr
94.65.33.171 Υποβλήθηκε 27/12/2012 12:05
αρθρο 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

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 Ζέμπτης 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, Ράπτη 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 Δημοτικού 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

dkaristos@hol.gr

84.205.244.134

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

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, 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 Εταιρία».

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 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».

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 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

ΒΡΑΝΑ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ

XILARI

Υποβλήθηκε 23/12/2012 22:38

XILARI 70@yahoo.

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??

gr

62.103.138.164

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

gkatap@gmail.com

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. 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 αφετήριου 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;

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙ

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.

Έκθεση Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων
στο σχέδιο νόμου
«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Με το π.δ. 85/2012 και την επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, η Κυβέρνηση κατέστησε σαφές ότι αποτελεί προτεραιότητα γι' αυτήν η δημιουργία μιας σοβαρής οργανωτικής και διοικητικής δομής, ικανής να υπηρετήσει έναν από τους αποδοτικότερους και πλέον δυναμικούς χώρους της εθνικής οικονομίας και μάλιστα σε παγκόσμια κλίμακα. Η ανωτέρω βούληση συγκεκριμενοποιείται κατά τον πλέον θεσμικό τρόπο, μέσω της νομοπαραγωγικής διαδικασίας, δεδομένου ότι το Α' Κεφάλαιο του υπό ψήφιση νομοσχεδίου αφιερώνεται στα ζητήματα συγκρότησης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Με τον τρόπο αυτό, στο εν λόγω Υπουργείο συναντώνται, ως στρατηγικοί και επιχειρησιακοί άξονες της δράσης του, ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία ασφαλώς περιλαμβάνει τα ζητήματα συνολικής νησιωτικής στρατηγικής και ανάπτυξης και η εγγύηση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Υπό την έννοια αυτή, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου καθίσταται η κεντρική οργανωτική δομή, περί την οποία συναρθρώνεται το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και πολιτικών, γεγονός που παρακολουθεί όλα τα κεφάλαια του νομοσχεδίου. Το τελευταίο αποκτά αναμφίβολα τη διάσταση ενός βασικού περί τη ναυτιλία κειμένου, ενός "corpus", περιλαμβάνοντας ρυθμίσεις σχεδόν για το σύνολο της σχετικής θεματολογίας, επιδιώκοντας την εν γένει προαγωγή ευαίσθητων τομέων, όπως η ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η ναυτική ασφάλεια και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, η απλούστευση, ο εκσυγχρονισμός και η διευκόλυνση των συναφών με τη ναυτιλία διοικητικών διαδικασιών, καθώς και η ρύθμιση σημαντικών ζητημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία και διαχείριση των λιμένων της Χώρας και την εγκαθίδρυση ενός καινοτόμου και σύγχρονου καθεστώτος διοίκησής τους.

Στο πλαίσιο αυτό, σημαντική παράμετρος αναδεικνύεται η ενσωμάτωση του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο προσκαίρως, αλλά με σοβαρές αρνητικές συνέπειες για το χώρο της ναυτιλίας, είχε αποσχεθεί από το Υπουργείο. Το γεγονός αυτό προσδιορίζει κατά βάση και τη μορφολογία του νομοσχεδίου, αφού μέλημα του νομοθέτη είναι καταρχάς να περιγράψει το πεδίο δραστηριότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, διαμορφώνοντας ένα περίγραμμα των βασικών αρμοδιοτήτων του,

ακολουθως δε να καταστήσει το Λιμενικό Σώμα, με έναν θεσμικά σαφή τρόπο, σοβαρό οργανωτικό και επιχειρησιακό πυλώνα του. Πράγματι, στο Σώμα αυτό ανατίθεται από το νομοθέτη ένας ευρύτερος ρόλος εκείνου που παραδοσιακά υπηρετεί, δηλαδή την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της αστυνόμευσης στο χώρο ευθύνης του, αφού αυτό καλείται παράλληλα να υποστηρίξει επιπλέον κρίσιμα πεδία της ναυτιλίας (ναυτιλιακή πολιτική, ναυτική εκπαίδευση, ναυτική εργασία, κλπ).

Υπό την έννοια αυτή διαμορφώνεται και το περιεχόμενο των αντίστοιχων ρυθμίσεων για το Λιμενικό Σώμα, του οποίου οι αρμοδιότητες προσδιορίζονται, σε αντίθεση με την προϋφιστάμενη νομοθεσία, κατά τρόπο γενικό, αλλά αποκαλυπτικό της ευρύτερης αποστολής που του αναγνωρίζεται. Παράλληλα, στις επιμέρους οργανωτικές ρυθμίσεις που το αφορούν, αξιοποιούνται διατάξεις του ν. 3922/2011, ούτως ώστε να διατηρηθούν - με τις εκάστοτε αναγκαίες συμπληρώσεις - τα βασικά χαρακτηριστικά του Σώματος που ο νόμος αυτός είχε θεσπίσει.

Ειδικότερα, για τα επιμέρους Κεφάλαια σημειώνουμε τα εξής :

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

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

Ειδικότερα, στο άρθρο 1 ορίζεται ο σκοπός και η αποστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, οι αρμοδιότητές του, καθώς και η βασική διάρθρωσή του. Προβλέπεται ότι στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου υπάγονται, πέραν των κεντρικών και περιφερειακών υπηρεσιών του και το Λιμενικό Σώμα, δύο Γενικές Γραμματείες, ήτοι η υφιστάμενη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία ιδρύεται δια του παρόντος νόμου και προέρχεται από την τροποποίηση της δομής και τη μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Με τη νέα Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων επιχειρείται, επιπλέον, η αναβάθμιση των λειτουργιών του Υπουργείου που στοχεύουν στην προώθηση των ναυτιλιακών επενδύσεων και στη στροφή των προσπαθειών προς την ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας.

Ο τρόπος της εσωτερικής οργάνωσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου είναι αντικείμενο ενός κρίσιμου κανονιστικού κειμένου, ήτοι του Οργανισμού του Υπουργείου, στον οποίο θα αποτυπώνεται το σύνολο των διοικητικών δομών του, όπως αυτές θα

προκύψουν εν όψει της ανασυγκρότησής του. Η ευστοχία των ρυθμίσεών του θα προσδιορίσει και την αποτελεσματικότητα της δραστηριότητας του Υπουργείου. Το καθήκον αυτό έχει ανατεθεί με εξουσιοδότηση στον κανονιστικό νομοθέτη, ο οποίος ασφαλώς θα λάβει υπ' όψιν του τους γενικότερους κυβερνητικούς σχεδιασμούς σχετικά με την οργάνωση της Δημόσιας Διοίκησης.

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' : ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Με τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Β' του σχεδίου νόμου διατυπώνεται πλέον ρητώς και σε επίπεδο τυπικού νόμου η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ως οργανωτικής του μονάδας. Η ρύθμιση αυτή ήταν αναγκαία μετά τις θεσμικές μεταβολές που επέφερε το π.δ. 85/2012, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, με το οποίο, μεταξύ άλλων, συστήθηκε το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και υπήχθη σε αυτό το Λιμενικό Σώμα, το οποίο μέχρι τότε υπαγόταν στο (τότε ονομαζόμενο) Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Με τον τρόπο αυτό, υπηρετείται η συνταγματικά προστατευόμενη αρχή της ασφάλειας δικαίου και παρέχεται στον πολίτη μια σαφής εικόνα σχετικά με τη βασική διοικητική διάρθρωση του νεοσύστατου Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και της θέσης που κατέχει το Λιμενικό Σώμα σε αυτή. Η συγκεκριμένη νομοθετική επιλογή ως προς τη διοικητική υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος έγινε απόλυτα αποδεκτή από όλους τους τυχόν ενδιαφερόμενους, αφού στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης που διεξήχθη από 13.12.2012 έως 28.12.2012 δεν υπήρξε κανένα σχόλιο ως προς το ζήτημα αυτό. Πέραν του περιεχομένου της, η ανωτέρω νομοθετική ρύθμιση είναι σαφώς διατυπωμένη, ανταποκρινόμενη πλήρως στους πάγιους κανόνες νομοτεχνικής επεξεργασίας.

Πέρα από τις θεσμικές - οργανωτικές συνέπειες, η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου συνδέεται επίσης με ουσιαστικές συνέπειες. Ειδικότερα, η ενίσχυση της αποστολής του Λιμενικού Σώματος με επιπρόσθετες αρμοδιότητες που περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένο πλαίσιο δραστηριοτήτων για την παροχή υποστήριξης στην ελληνική εμπορική ναυτιλία ανταποκρίνεται στην ανάγκη για διαρκή και έμπειρη ανταπόκριση της Ελληνικής Πολιτείας στα ζητήματα που σχετίζονται με τη δραστηριοποίηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και παγκοσμίως. Η παρούσα ρυθμιστική παρέμβαση επιτρέπει την εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος στους ναυτιλιακούς εταίρους και συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία μπορεί να λειτουργήσει ως ισχυρός μοχλός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Παράλληλα, με τον τρόπο αυτό, σκοπείται η επίτευξη του στόχου που συνίσταται στην ενεργή υποστήριξη του ναυτικού επαγγέλματος και των Ελλήνων ναυτικών. Είναι σαφές ότι, μέσω της επιλογής ανάθεσης πρόσθετων αρμοδιοτήτων στο Λιμενικό Σώμα, προκρίνεται στην πράξη η τακτική του one stop-shop, ως μεθοδολογικού εργαλείου παγκόσμιας αποδοχής για την επιτυχή διεκπεραίωση των διοικητικών υποθέσεων κρατικών φορέων.

Περαιτέρω, κρίνεται ως ιδιαίτερα σημαντική, για την αποτελεσματική λειτουργία του Λιμενικού Σώματος, η διάταξη του άρθρου 4, στην οποία προσδιορίζεται η νομική φύση του Σώματος, προβλέπεται η βασική του διάρθρωση και καθορίζεται ο χαρακτήρας του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος ως προϊστάμενης υπηρεσίας, στη βάση της οποίας δομείται ο επιτελικός, ελεγκτικός και επιχειρησιακός χαρακτήρας των Υπηρεσιών του. Επίσης, η διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του σχεδίου νόμου περιέχει μια μεταβατική διάταξη που σκοπό έχει τη διασφάλιση της αρχής συνέχειας της διοίκησης, η οποία απολαύει συνταγματικής κατοχύρωσης μέσω δέσμης διατάξεων. Έτσι, για το διάστημα που θα μεσολαβήσει μέχρι την έκδοση του π.δ. που προβλέπει η παράγραφος 4 του άρθρου 1, το Λιμενικό Σώμα θα εξακολουθήσει να παρέχει τις υπηρεσίες του προς τους πολίτες επιτελώντας την αποστολή του σύμφωνα με τη διάρθρωση των υπηρεσιών που καθορίζεται κυρίως στο π.δ. 67/2011 και στο π.δ. 242/1999. Επιπροσθέτως, στο εν λόγω άρθρο εξειδικεύεται το περιεχόμενο της έννοιας "Λιμενική Αρχή" 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. Η εν λόγω νομοθετική διευκρίνιση θα συνδράμει στη σωστή εφαρμογή του συνόλου της κείμενης νομοθεσίας, η οποία σε πολλές διατάξεις κάνει αναφορά σε Λιμενικές Αρχές, χωρίς περαιτέρω προσδιορισμό.

Σε αντίστοιχη κάλυψη προηγούμενης νομοθετικής ασάφειας αποσκοπεί και η ρύθμιση, με την οποία προβλέπεται μία και ενιαία εξουσιοδοτική διάταξη για την ίδρυση, αναδιάρθρωση, κατάργηση, κλπ, του συνόλου των Περιφερειακών Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος. Παράλληλα, αξίζει να σημειωθεί ότι με τη ρύθμιση της δυνατότητας μετάταξης των Λιμενικών Αρχών όχι μόνο σε ανώτερη, αλλά και σε κατώτερη τάξη, διορθώνεται σχετική νομοθετική αστοχία της προηγούμενης διατύπωσης του άρθρου 127 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ν. 3079/2002, Α' 311), η οποία προέβλεπε τη δυνατότητα μετάταξης των Λιμενικών Αρχών μόνο σε ανώτερη και όχι και σε κατώτερη τάξη. Επισημαίνεται, εξάλλου, ότι στις τελικές και μεταβατικές διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου (άρθρο 62 παρ. 5), το άρθρο 127 ΚΠΛΣ καταργείται.

Επίσης, ενώ η παράγραφος δ' του εν λόγω άρθρου ορίζει ότι η καθ' ύλην αρμοδιότητα των Περιφερειακών Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος ρυθμίζεται στην πραγματικότητα με το προεδρικό διάταγμα ίδρυσής τους, η παράγραφος ε' ορίζει ότι ειδικά οι Λιμενικοί Σταθμοί και τα Λιμενικά Τμήματα ασκούν τις αρμοδιότητες των Λιμενικών Αρχών υπαγωγής τους, προβλέποντας ωστόσο και τη δυνατότητα διαφορετικής ρύθμισης στο π.δ. ίδρυσής τους ή σε άλλη διάταξη της κείμενης νομοθεσίας. Η ρύθμιση αυτή σκοπό έχει να προάγει τη διοικητική ομοιογένεια σε ό,τι αφορά την καθ' ύλην αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών, με σκοπό την προαγωγή της θεμελιώδους αρχής της ασφάλειας δικαίου, αλλά ταυτόχρονα να προσφέρει και τη δυνατότητα συνυπολογισμού τυχόν τοπικών ιδιαιτεροτήτων, οι οποίες απαιτούν τη διαφορετική ρύθμιση της καθ' ύλην αρμοδιότητας συγκεκριμένων Σταθμών και Τμημάτων. Σε καμία, ωστόσο, περίπτωση δεν αμφισβητείται πλέον το οριζόμενο στην παράγραφο γ' σχετικά με τη φύση Τμημάτων και Σταθμών ως Λιμενικών Αρχών. Τέλος, σημειώνεται ότι το σχετικό ζήτημα συνάδει με πρόσφατη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (64/2011) σε ό,τι αφορά στο χαρακτηρισμό και των Λιμενικών Τμημάτων ως Λιμενικών Αρχών, αποδεχόμενο μόνο μια εξαίρεση για το ειδικότερο ζήτημα των αποσπάσεων και μεταθέσεων του προσωπικού Λιμενικού Σώματος σε αυτά, οι οποίες θα εξακολουθήσουν να διενεργούνται με απόφαση της Λιμενικής Αρχής στην οποία υπάγονται.

Επίσης, η με γενικό τρόπο αναφορά των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος στο άρθρο 5 του σχεδίου νόμου υπακούει στον κανόνα της σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, αφού οι περαιτέρω λεπτομέρειες έχει προβλεφθεί να ρυθμιστούν με προεδρικό διάταγμα, η έκδοση του οποίου προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 1. Η εν λόγω εξουσιοδοτική διάταξη πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει η παράγραφος 2 του άρθρου 43 του Συντάγματος, αφού η αναλυτική περιγραφή της εσωτερικής διάρθρωσης των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος και η εξειδίκευση των καθορισμένων στο άρθρο 5 αρμοδιοτήτων δεν χρήζει των αυξημένων διαδικαστικών εγγυήσεων ενός τυπικού νόμου, ενώ η επιλογή της ρύθμισης των σχετικών ζητημάτων μέσω προεδρικού διατάγματος καθιστά δυνατή την ευχερέστερη τροποποίηση των σχετικών διατάξεων, ιδίως όταν νέες πρακτικές ανάγκες και διαπιστώσεις καθιστούν απαραίτητη την τροποποίηση της εσωτερικής διοικητικής διάρθρωσης των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος, προκειμένου αυτές να προσαρμόζονται στα εκάστοτε κοινωνικοοικονομικά δεδομένα και να προωθούν την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των πολιτών και την εξοικονόμηση δημοσίου χρήματος.

Με δεδομένες τις ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου αναφορικά με την αποστολή και τις καθ' ύλην αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος, τα άρθρα 6, 7 και 8 συμπληρώνουν τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β', προσδιορίζοντας ζητήματα διοίκησης. Ειδικότερα το άρθρο 6 αναφέρεται στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος και σε συνέχεια της διεύρυνσης των καθ' ύλην αρμοδιοτήτων του, επαναφέρει το θεσμό των δύο Υπαρχηγών, ως άμεσων βοηθών του Αρχηγού στη δύσκολη αποστολή διοίκησης, ενώ ρυθμίζει και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι δυνατή η μεταβίβαση δικαιώματος υπογραφής και περιορισμένα της μεταβίβασης αρμοδιοτήτων από τον Αρχηγό, τους Υπαρχηγούς, τους Προϊσταμένους των Περιφερειακών Διοικήσεων και άλλων διοικητικών οργάνων, δυνατότητα η οποία καθιστά πιο ευέλικτη τη δράση της ιεραρχίας του Σώματος, προκειμένου να επιτευχθεί επιμερισμός του εκτελούμενου έργου σε όλο το φάσμα της εν γένει ηγεσίας του Σώματος, γεγονός που θα επιτρέψει την ευχερέστερη άσκηση των καθηκόντων της. Η διάταξη του άρθρου 7 περιέχει τις ρυθμίσεις εκείνες που είναι αναγκαίες και κατάλληλες για μια ορθολογική διάρθρωση της ιεραρχίας, ενώ η διάταξη του άρθρου 8 αποτελεί αναγκαίο συμπλήρωμά της ρυθμίζοντας ειδικώς και το ζήτημα της αναπλήρωσης των διοικούντων, ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγχυση και αμφιβολία αναφορικά με το ζήτημα του καθ' ύλην αρμόδιου οργάνου και να διασφαλίζεται η αρχή της ασφάλειας δικαίου σε όφελος πρωτίστως των πολιτών που συναλλάσσονται με τις υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Το Κεφάλαιο Γ΄ ρυθμίζει επιμέρους ζητήματα ασφάλειας και αστυνόμευσης, τα οποία καταρχήν σχετίζονται με την αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος. Το άρθρο 9 περιέχει νομοθετικές τροποποιήσεις του άρθρου 27 του ν. 4058/2012 αναφορικά με το Εθνικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου Συνόρων, οι οποίες ήταν αναγκαίες για τη λειτουργία του μετά τη θεσμική μεταβολή που προέκυψε με το π.δ. 85/2012, τη σύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και την υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος σε αυτό με την παράλληλη συνέχιση υπαγωγής της Ελληνικής Αστυνομίας στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη. Η υπαγωγή των δύο βασικών φορέων στελέχωσης και λειτουργίας του εν λόγω Κέντρου, δηλ. του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Αστυνομίας, σε διαφορετικά Υπουργεία καθιστά απαραίτητη την τροποποίηση των διατάξεων της αρχικής νομοθετικής πρόβλεψης σε επίπεδο στελέχωσης, ώστε να είναι δυνατή η λειτουργία του με απώτερες θετικές συνέπειες για το σύνολο της κοινωνίας, λόγω του σημαντικού ρόλου που επιτελεί το συγκεκριμένο Κέντρο στην επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων της χώρας.

Το άρθρο 10 ρυθμίζει το ποσοστό των εσόδων από παραβάσεις από παράνομη στάθμευση, βεβαιούμενες από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Η διάταξη αυτή δεν έχει οικονομικές συνέπειες για τους πολίτες, αφού δεν προβαίνει σε αύξηση των σχετικών προστίμων.

Το άρθρο 11 περιέχει αναγκαίες τροποποιήσεις σε συγκεκριμένα άρθρα του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), από την καθημερινή εφαρμογή του οποίου, εκ μέρους των αρμόδιων οργάνων της Διοίκησης, αναδεικνύονται νομοθετικές ατέλειες και ζητήματα που πρέπει να εκσυγχρονισθούν και να επιλυθούν. Οι σχετικές προσθήκες-τροποποιήσεις αφορούν εν προκειμένω σε συγκεκριμένες διαδικασίες που τηρούνται.

Ειδικότερα, με την παράγραφο 1 το σύστημα ελέγχου των ναυτιλιακών εγγράφων γίνεται πιο απλό και ευέλικτο, χωρίς ωστόσο να μειώνεται η ποιότητα και το επίπεδο των απαραίτητων ελέγχων. Ο συνδυασμός αυτός ευελιξίας και ποιοτικού ελέγχου οδηγεί σε οφέλη τόσο για την κοινωνία και τους χρήστες των σχετικών υπηρεσιών όσο και για την οικονομία, αφού καθιστά τις δραστηριοποιούμενες στα ελληνικά λιμάνια εταιρίες πιο αξιόπιστες.

Η διάταξη της παραγράφου 2 διευρύνει την προθεσμία για απολογία, προς όφελος των διοικουμένων και κατ' εφαρμογή της αρχής της χρηστής διοίκησης, καθώς κρίθηκε ότι η

προθεσμία των 24 ωρών ήταν εξαιρετικά στενή και καθιστούσε την απολογία μια τυπική διαδικασία, αποστερώντας το ουσιαστικό της νόημα.

Η παράγραφος 3 παρέχει τη δυνατότητα για την παροχή πρόσθετων υπηρεσιών από εξουσιοδοτημένους νηογνώμονες εντός του υφιστάμενου πλαισίου δραστηριοποίησής τους, το οποίο συνεπάγεται την παροχή ταχύτερων και αποτελεσματικότερων υπηρεσιών προς όφελος των πολιτών, καθόσον οι νηογνώμονες διαθέτουν την κατάλληλη τεχνογνωσία και κατάρτιση, προκειμένου να παρέχουν τις υπηρεσίες για τις οποίες εξουσιοδοτούνται.

Με την παράγραφο 4 τροποποιείται το άρθρο 45 ΚΔΝΔ, το οποίο αναφέρεται στη διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων για σειρά παραβάσεων, οι οποίες σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων. Συγκεκριμένα, επέρχονται δύο σημαντικές προσθήκες στην ισχύουσα διάταξη του άρθρου 45 ΚΔΝΔ, εκ των οποίων η πρώτη αφορά στην προσθήκη του ναυτικού πράκτορα μεταξύ των προσώπων που ευθύνονται εις ολόκληρον και αλληλεγγύως για παραβάσεις του συγκεκριμένου Κεφαλαίου του ΚΔΝΔ. Δεδομένου ότι το εν λόγω πρόσωπο είναι, σε πολλές περιπτώσεις, πιο εύκολα εντοπίσιμο από τις αρμόδιες αρχές σε σχέση με τα υπόλοιπα υπόχρεα πρόσωπα και, κυρίως, υπόχρεο, σύμφωνα με πρόσφατο ενωσιακό κεκτημένο, συμπερίληψή του στα υπόχρεα πρόσωπα συμβάλλει αποφασιστικά στη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και, κατ' επέκταση του κοινωνικού συνόλου, από την είσπραξη των εκάστοτε επιβαλλόμενων προστίμων. Επίσης, επισημαίνεται ότι η υπόψη παράγραφος του άρθρου 11 προσδιορίζει, για πρώτη φορά στην ελληνική έννομη τάξη, τα υπόχρεα πρόσωπα σε περιπτώσεις παραβάσεων μιας από τις σημαντικότερες θεσμικές προβλέψεις στο πλαίσιο της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, δηλ του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (Κώδικα ISM).

Με τη διάταξη της παραγράφου 5 παρέχεται η δυνατότητα καθορισμού, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος πλοίου που εκτελεί : α) πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής ή μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής. β) δρομολογιακούς μεταξύ ελληνικών λιμένων συνολικής απόστασης από το λιμένα αφετηρίας μέχρι τον τελικό λιμένα προορισμού έως και 30 ν.μ. και είναι κλειστού τύπου. γ) μεταξύ ελληνικών λιμένων ή μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής ή μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής, όταν αυτό εμπίπτει στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζομένων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση ικανοποιείται η ανάγκη για εξειδικευμένη αντιμετώπιση του θέματος λόγω ειδικότερων παραγόντων, των οποίων η βαρύτητα δύναται να διαφέρει κατά περίπτωση, ιδίως λόγω των εξελίξεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τεχνολογία, αλλά και

λόγω της φύσεως των πλοίων. Η οργανική σύνθεση, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την περίπτωση α' της παραγράφου 3 του άρθρου 87 του ΚΔΝΔ, διαμορφώνεται με βάση τον απαιτούμενο ανά πλοίο αριθμό ναυτικών για το χειρισμό και τη στελέχωση των σωστικών μέσων, όπως αυτός καθορίζεται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, λαμβάνοντας υπόψη και τις αντίστοιχες απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Ως εκ τούτου, υπάρχει το ενδεχόμενο ελάττωσης του πλήθους των μελών του πληρώματος ιδίως στην περίοδο χαμηλής κίνησης. Παράλληλα, όμως, μειώνεται ο κίνδυνος επέκτασης του φαινομένου της αποχώρησης των πλοίων από την ελληνική σημαία που θα είχε ως συνέπεια την οριστική απώλεια των θέσεων εργασίας.

Με τη διάταξη της παραγράφου 6 επεκτείνεται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων η δυνατότητα δραστηριοποίησης στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, ανεξαρτήτως ηλικίας, υπό την προϋπόθεση συμμόρφωσής τους στις πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου, καθώς και στους όρους και προϋποθέσεις που θα τεθούν, για το λόγο αυτό, με προεδρικό διάταγμα. Η ρύθμιση προσαρμόζεται στη διεθνή πρακτική, ενώ, παράλληλα, μπορεί να αποτρέψει την αποχώρηση πλοίων λόγω ορίου ηλικίας και τη συνεπαγόμενη απώλεια θέσεων εργασίας. Επισημαίνεται ότι σε καμία περίπτωση δεν θίγεται η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων, καθώς η άρση του ορίου ηλικίας θα ισχύει μόνο για όσα πλοία ικανοποιούν τους όρους και τις προϋποθέσεις που θα τεθούν με το σχετικό διάταγμα.

Με τη διάταξη της παραγράφου 7 επιδιώκεται η ομοιομορφία του πλαισίου λειτουργίας των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Για το σκοπό αυτό, εναρμονίζονται οι προϋποθέσεις δρομολόγησης πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων με ό,τι ισχύει για τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές από ή προς λιμένες νησιών.

Με τη διάταξη της παραγράφου 8 ενισχύεται το πλαίσιο λειτουργίας των θαλάσσιων περιηγήσεων μέσα από την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας. Συγκεκριμένα, θεσμοθετείται η δυνατότητα παραλαβής επιβατών από οποιοδήποτε λιμένα του δρομολογίου με μόνη υποχρέωση την τήρηση των βασικών όρων του περιηγητικού πλου: α) οριστική αποβίβαση στο λιμένα από όπου έγινε η επιβίβαση και β) ελάχιστη διάρκεια ταξιδιού 48 ώρες. Σε κάθε περίπτωση, διευκρινίζεται ότι για τα πλοία που πραγματοποιούν ταξίδι διάρκειας λιγότερης των 48 ωρών, εξακολουθεί να ισχύει η ρύθμιση του άρθρου 3 του π.δ. 122/1995 (Α' 75), σύμφωνα με το οποίο είναι δυνατή η παραλαβή περιηγητών από τους ενδιάμεσους λιμένες μετά από γνώμη των Λιμενικών Αρχών προσέγγισης και έγκριση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την απαραίτητη προϋπόθεση της αποβίβασης τους στο λιμένα επιβίβασής

τους. Με την προτεινόμενη στην παράγραφο 8 ρύθμιση, καθίσταται πιο ευχερής και απελευθερωμένη η δραστηριοποίηση των πλοίων στον κλάδο της θαλάσσιας περιήγησης, με σκοπό την επάνοδο της σχετικής δραστηριότητας στον ελλαδικό χώρο για την αντιμετώπιση της συρρίκνωσης του κλάδου.

Τέλος, στην παράγραφο 9, προβλέπεται, με αποφάσεις του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η συγκρότηση μη αμειβόμενων Επιτροπών για την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), με σκοπό τον εκσυγχρονισμό, την επικαιροποίηση και την αναμόρφωση των σχετικών διατάξεων, ώστε να ανταποκρίνονται στις νομοθετικές εξελίξεις των τελευταίων ετών και στις νέες συνθήκες που έχουν, εκ του ανωτέρω λόγου, διαμορφωθεί. Με τις ανωτέρω υπουργικές αποφάσεις ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και γραμματειακής υποστήριξης των Επιτροπών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Κεφάλαιο Δ': ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Το Κεφάλαιο Δ' περιέχει τροποποιήσεις της κείμενης νομοθεσίας σε ζητήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, οι οποίες κρίθηκαν αναγκαίες και προτάθηκαν, από τις αρμόδιες για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων υπηρεσίες, με σκοπό τη θεραπεία νομοθετικών ατελειών που περιόριζαν την αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων.

Ειδικότερα, με το άρθρο 12 επιχειρείται τροποποίηση αρκετών διατάξεων του ν. 3622/2007. Ο εν λόγω νόμος, ο οποίος έχει ως στόχο τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων, το σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο δράσεων, καθώς και τον συντονισμό αυτών για τη διασφάλιση της εφαρμογής του Κανονισμού 725/2004/ΕΚ «για τη βελτίωση της ασφάλειας σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις» και της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ «σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων», ψηφίστηκε τον Δεκέμβριο του 2007, προκειμένου να ικανοποιήσει την απαίτηση του άρθρου 9 του εν λόγω Κανονισμού για θέσπιση εθνικού προγράμματος με το οποίο θα εφαρμόζονται οι διατάξεις του και να καλύψει την υποχρέωση της χώρας για ενσωμάτωση της παραπάνω Οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Η επί τέσσερα και πλέον έτη εμπειρία από την παρακολούθηση της εφαρμογής του, ειδικότερα επί θεμάτων που αφορούν στην ασφάλεια λιμένων, οδήγησε στο συμπέρασμα ότι ορισμένες εκ των διατάξεων του, και ιδίως οι διατάξεις των άρθρων 2, 4, 5, 7, 8, 9, 14 και 17 χρήζουν τροποποίησης.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις επιχειρείται επανακαθορισμός σε εθνικό επίπεδο των αρμοδιοτήτων και ενεργειών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση της χώρας με τις απαιτήσεις της διεθνούς και ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Σημειώνεται ότι το παρουσιαζόμενο έλλειμμα του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου (ν. 3622/2007) έχει σημαντικές συνέπειες για την ελληνική ναυτιλία στο πεδίο της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, παράλληλα δε καθιστά την εφαρμογή της Οδηγίας εν μέρει ατελή. Πρωτίστως, κοινωνικές ομάδες που πλήττονται από τον εν λόγω κίνδυνο είναι οι ναυτικοί και οι εργαζόμενοι στη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα. Συνεπώς, θα πρέπει να υπάρχει διαρκής μέριμνα για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και των πολιτών που τις χρησιμοποιούν, καθώς και του περιβάλλοντος.

Η υπόψη ρύθμιση αφορά σε πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες επιχειρήσεις πλοίων υπό ελληνική σημαία που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης, αφορά σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό χώρο και άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών, όπως φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων, Αναγνωρισμένου Οργανισμού Ασφάλειας (ΑΟΑ), Ιδιωτικές Επιχειρήσεις Παροχής Υπηρεσιών Ασφάλειας (ΙΕΠΥΑ), κ.λπ. Ο επανακαθορισμός σε εθνικό επίπεδο των αρμοδιοτήτων και ενεργειών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση της χώρας με τις απαιτήσεις της διεθνούς και ευρωπαϊκής νομοθεσίας θα συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών και στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων. Η παροχή των υπηρεσιών του σχεδίου νόμου ενισχύει το επίπεδο ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές. Η εφαρμογή της αξιολογούμενης ρύθμισης θα έχει σημαντική επίπτωση σε ολόκληρο το πλέγμα των κοινωνικών ομάδων που εμπλέκονται και δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στη χώρα. Η Ελλάδα, ιδιαίτερα κατά την παρούσα δυσχερή οικονομική συγκυρία, είναι αναγκαίο να προασπίσει, πλέον της συνταγματικά οφειλόμενης προστασίας της ζωής και περιουσίας των Ελλήνων πολιτών, βασικές οικονομικές της δραστηριότητες, όπως η ναυτιλία, που, κατά κοινή αναγνώριση, αποτελεί φορέα οικονομικής ανάπτυξης και διαμόρφωσης διεθνούς κύρους. Η δράση της Ελληνικής Πολιτείας, κατά τα διαλαμβανόμενα στην αξιολογούμενη ρύθμιση, έχει ως επακόλουθο ότι ο Έλληνας πολίτης θα εξακολουθήσει να προσβλέπει στη διατήρηση, αλλά και την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας ως ισχυρής οικονομικής δραστηριότητας, η οποία δύναται να προσφέρει σημαντικές θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας και ταυτόχρονα να συνεισφέρει πολύτιμα κεφάλαια στον κρατικό προϋπολογισμό. Το σύνολο των διατάξεων της αξιολογούμενης ρύθμισης στοχεύει στη βελτίωση της αποδοτικότητας της

Δημόσιας Διοίκησης στον τομέα της ασφαλείας των θαλασσίων μεταφορών. Η απειλή διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών επηρεάζει άμεσα και την ελληνική ναυτιλία στο σύνολο της και δημιουργεί την απαίτηση της απαραίτητης αντίδρασης προς την αντιμετώπισή της. Η προώθηση του σχεδίου νόμου εδράζει στη συνταγματική επιταγή της παρ. 1 του άρθρου 2 του Συντάγματος για σεβασμό και προστασία της αξίας του ανθρώπου και στην άσκηση νομοθετικής πρωτοβουλίας, σύμφωνα με τα άρθρα 73 επ. του Συντάγματος.

Το άρθρο 13 αποσκοπεί στην επίλυση του προβλήματος της σύγχυσης που προκαλείται από την παράλληλη ύπαρξη δύο συστημάτων καταμέτρησης των υπό ελληνική σημαία πλοίων, δηλ. αφενός του προβλεπόμενου αποκλειστικά από την εθνική νομοθεσία συστήματος σε κόρους ολικής χωρητικότητας και αφετέρου του διεθνούς συστήματος καταμέτρησης ολικής χωρητικότητας. Η έως τώρα έκδοση πιστοποιητικών καταμέτρησης μόνο με βάση το εθνικό σύστημα σε κόρους ολικής χωρητικότητας για τα ελληνικά πλοία που πραγματοποιούν πλόες εσωτερικού, δημιούργησε προβλήματα και αμφισβητήσεις σχετικά με την εφαρμογή συγκεκριμένων διατάξεων της διεθνούς και κοινοτικής νομοθεσίας, οι οποίες θέτουν δεσμευτικές υποχρεώσεις σε συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων με κριτήριο την ολική χωρητικότητά τους, όπως αυτή καταμετράται με το διεθνώς ισχύον καθεστώς καταμέτρησης. Με τη νέα ρύθμιση, η οποία καθιστά υποχρεωτική την καταμέτρηση και πιστοποίηση των πλοίων και με τα δύο συστήματα, αίρονται οι σχετικές αμφισβητήσεις και καθίσταται δυνατή η αποτελεσματική εφαρμογή τόσο της εθνικής όσο και της διεθνούς νομοθεσίας, η οποία αφορά ιδίως στον κρίσιμο τομέα της ασφαλείας ναυσιπλοΐας, με απώτερες θετικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών και στην προληπτική προστασία συνταγματικά κατοχυρωμένων δικαιωμάτων των χρηστών των υπηρεσιών τους. Η εφαρμογή της εν λόγω διάταξης προϋποθέτει την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης που θα θέσει τις λεπτομέρειες για τον τρόπο υπολογισμού και τη διαδικασία διενέργειας της ολικής χωρητικότητας σύμφωνα με το διεθνές σύστημα.

Η ρύθμιση του άρθρου 14 τροποποιεί σε κρίσιμα σημεία το σύστημα επιθεώρησης εμπορικών πλοίων, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στα υψηλά επίπεδα που απαιτούνται για την κατοχύρωση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Η ρύθμιση της παρ. 1, με βασικό γνώμονα τις αρχές της αμεροληψίας και της διαφάνειας, οι οποίες κατοχυρώνονται μέσω δέσμης διατάξεων ακόμα και συνταγματικού επιπέδου, θέτει συγκεκριμένα

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄: ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ': ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ': ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄: ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

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

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ': ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι΄: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Με το άρθρο 50 ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα λιμενικών υποδομών.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

επενδύσεων για βιομηχανικές τουριστικές και αλιευτικές δραστηριότητες.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΑ΄: ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΒ΄: ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

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

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

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

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

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