



# ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ

*Ιούνιος 2012 - Ιούνιος 2013*

Κωστής Μουσουρούλης  
*Βουλευτής Χίου - Νέα Δημοκρατία*

# ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
& ΑΙΓΑΙΟΥ  
Ιούνιος 2012 – Ιούνιος 2013

Κωστής Μουσουρούλης  
Βουλευτής Χίου - ΝΔ

# Πίνακας Περιεχομένων

<b>00. ΠΡΟΛΟΓΟΣ</b>	<b>06</b>
<b>01. Εισαγωγή</b>	<b>08</b>
<b>02. Οργάνωση Υπουργείου Ναυτιλίας &amp; Αιγαίου</b>	<b>09</b>
2.1. Οργανωτικές αλλαγές για την εφαρμογή των πολιτικών του ΥΝΑ	09
2.2. Εξοικονόμηση δημοσίων δαπανών	10
2.3. Νέα Ειδική Υπηρεσία για τους Κοινοτικούς πόρους	11
<b>03. Ναυτιλιακή Πολιτική</b>	<b>12</b>
3.1. Νηολόγιο – Κράτος Σημαίας (Flag State)	12
3.2. Ναυτιλιακή διπλωματία – Διεθνής συνεργασία	13
3.3. Ναυτική Εκπαίδευση	16
3.3.1 Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και Υποδομές ναυτικής εκπαίδευσης	18
3.4. Ναυτική Εργασία	20
3.5. Κοινωνικές δομές ναυτιλίας – Οίκος Ναύτου	24
3.6. Ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα	25
<b>04. Λιμενική Πολιτική</b>	<b>27</b>
4.1. Νέα στρατηγική λιμένων	27
4.2. Νέο σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης	28
4.3. Συνδρομή στις αποκρατικοποιήσεις λιμένων	30
4.4. ΕΣΑΛ και άλλα θέματα λιμένων	31
<b>05. Πολιτικές για τον Θαλάσσιο Χώρο</b>	<b>33</b>
5.1. Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ)	33
5.2. Θαλάσσιες συγκοινωνίες – Ακτοπλοΐα	34
5.3. Ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού	35
5.3.1 Τουριστικά πλοία	35
5.3.2 Κρουαζιέρα	36
5.4. Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών	37
<b>06. Νησιωτική Πολιτική</b>	<b>38</b>
<b>07. Πολιτικές Ασφάλειας και Αστυνόμευσης</b>	<b>41</b>
7.1. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας - Επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου	41
7.2. Ενίσχυση - Επιχειρησιακή ετοιμότητα του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. για την πρόληψη / καταστολή του εγκλήματος	43
7.3. Έλεγχος της παράνομης μετανάστευσης	44
7.4. Έρευνα και Διάσωση	47
7.5. Δίωξη ναρκωτικών	48
7.6. Δίωξη παραεμπορίου και λαθρεμπορίου	48
7.7. Δίωξη λαθρεμπορίου καυσίμων	48
7.8. Αναδιάρθρωση – Αναδιάταξη Περιφερειακών Υπηρεσιών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. («Καλλικράτης Λιμενικού»)	50
<b>08. Διαφάνεια – Καταπολέμηση διαφθοράς</b>	<b>51</b>
<b>09. Κοινοβουλευτικός Έλεγχος – Παρουσία στη Βουλή</b>	<b>54</b>
<b>10. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ</b>	<b>55</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι</b>	<b>55</b>
Προτεραιότητες ΥΝΑ για την περίοδο 2014 – 2020	
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ</b>	<b>58</b>
Πίνακας - Πρόδος σημείων αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου, ως προς το Πρόγραμμα Οικονομικής Στήριξης της χώρας (MoU)	

# 00. Πρόλογος

Ο συνδυασμός της ισχυρής ναυτιλίας, του πολυσύχναστου και ποικίλου θαλάσσιου πεδίου και της στρατηγικής γεωγραφικής θέσης της χώρας μας, αποτελούν ασύγκριτο αναπτυξιακό πλεονέκτημα. Ο Πρωθυπουργός, αναγνωρίζοντας τη σημασία του, αποφάσισε την επανίδρυση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και την επανασύνδεσή του με το ιστορικό Λιμενικό Σώμα να υποστηρίζει τη ναυτιλία και να αστυνομεύει το θαλάσσιο χώρο και τους λιμένες. Η προηγούμενη κατάργηση του Υπουργείου και η διάσπαση και υπαγωγή αρμοδιοτήτων του σε ετερόκλητους φορείς, προκάλεσαν τεράστια εθνική υστέρηση. Με την ανασυγκρότηση του Υπουργείου, κρίσιμες αρμοδιότητες, όπως η λειτουργία της ναυτιλίας, η εθνική λιμενική και νησιωτική πολιτική, η εδαφική συνοχή, η επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου, παρακολουθούνται πλέον και ρυθμίζονται ολοκληρωμένα και σφαιρικά από έναν ενιαίο φορέα, υπό το συντονισμό και την τεχνογνωσία του οποίου αξιοποιείται το αναπτυξιακό πλεονέκτημα που προανέφερα. Ακολούθως παραθέτω ορισμένες σκέψεις για τους τομείς που διαχειρίστηκα.

**Η Ελλάδα μπορεί να γίνει υποδειγματικό ναυτιλιακό κέντρο,** με μια στρατηγική και κίνητρα ενδυνάμωσης του όλου ναυτιλιακού πλέγματος. Δεν αρκεί να διασφαλίζουμε κανόνες παγκόσμιας αποδοχής για να αντιμετωπίσουμε τις αναδυόμενες ναυτιλιακές δυνάμεις. Απαιτούνται νέες πρωτοβουλίες. Για παράδειγμα, ένα διακριτό σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης που ενσωματώνει ταχύτατα τις εξελίξεις στη ναυτική τεχνολογία αποτελεί κίνητρο για τον κλάδο, αλλά και εθνική υποχρέωση με δεδομένη τη στροφή των νέων στη θάλασσα. Μακροπρόθεσμα δε, μπορεί να διεθνοποιηθεί και να συνεισφέρει περαιτέρω στην εθνική ευημερία. Ένα άλλο παράδειγμα, με μια εθνική συμφωνία στο τρίπτυχο: ανταγωνιστικές τιμές, πιστοποίηση ποιότητας, εγγύηση χρόνου παράδοσης και προστασία περιβάλλοντος, οι Έλληνες θα μπορούν να ναυπηγούν, να επισκευάζουν, να εφοδιάζουν τα πλοία εδώ. Τα διοικητικά μέτρα δεν αρκούν.

**Η Ελλάδα μπορεί να πρωταγωνιστήσει στο διεθνές ενεργειακό χάρτη,** ως μεταφορέας, αξιοποιώντας τις παγκόσμιες ανακατατάξεις παραγωγής – κατανάλωσης ενέργειας, αλλά και ως παραγωγός ενέργειας. Παραγωγοί και καταναλωτές ανακατατάσσονται διεθνώς, ενώ στη χώρα μας ανακαλύπτονται ή ερευνώνται κοιτάσματα που θα αυξήσουν τον εθνικό πλούτο και την ενεργειακή μας αυτονομία, καθώς και της Ε.Ε. που παρουσιάζει υψηλή εξάρτηση από τρίτες χώρες και υψηλή ζήτηση, λόγω αυξημένης διείσδυσης του αερίου στο ενεργειακό της ισοζύγιο. Το ενδιαφέρον είναι δεδομένο και οι συνέργιες με τη ναυτιλία πολλαπλές.

**Η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει την κεντρική πύλη εισόδου της Ευρώπης από την Ανατολή,** αξιοποιώντας τον αριθμό, την ποικιλία, τη διασπορά και, κυρίως, τη στρατηγική θέση των λιμένων μας, για να προσελκύσει διεθνείς εμπορευματικές ροές. Καθιστώντας τους

ελληνικούς λιμένες βασικούς συνδέσμους της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, ενισχύουμε όχι μόνο τη σημαντική για εμάς αγορά των υπηρεσιών μεταφορών και αποθηκείσεων, αλλά και πολλούς συναφείς κλάδους. Η εθνική στρατηγική λιμένων που εκπονήσαμε, κατευθύνει ορθολογικά τις επενδύσεις για την ένταξη λιμένων μας στα διεθνή δίκτυα με έμφαση στις συνδυασμένες μεταφορές και με σκοπό τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας και της τοπικής ανάπτυξης. Η μεταρρύθμιση του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης που θεσπίσαμε, επιλύει θεσμικά, οργανωτικά και διοικητικά προβλήματα που επί σειρά ετών επηρέαζαν την ποιότητα και αποδοτικότητα των λιμενικών υπηρεσιών.

**Η Ελλάδα μπορεί να γίνει ισχυρό περιφερειακό κέντρο θαλάσσιου τουρισμού,** αφού διαθέτει σπάνιας ομορφιάς θαλάσσιο περιβάλλον, μοναδικό οικοσύστημα, πλούτο νησιών και ακρογιαλιών και εξαιρετικό κλίμα, όλο το χρόνο. Δημιουργώντας την απαιτούμενη ασφάλεια δικαίου θα προσελκύσουμε μεγάλο αριθμό ιδιωτικών και επαγγελματικών πλοίων αναψυχής για κυκλοφορία και ελλιμενισμό, για πολλούς μήνες τον χρόνο. Ακόμα, αναπτύσσοντας στρατηγικά, σταδιακά και συνδυαστικά, τους δεκάδες προορισμούς που διαθέτουμε, θα κυριαρχήσουμε στην αγορά κρουαζιέρας που διψά για διαφοροποίηση.

**Η Ελλάδα μπορεί να μετατρέψει τα νησιά της σε ιδανικούς τόπους για εργασία και διαβίωση,** μέσω του τουρισμού και όχι μόνον. Προς τούτο προωθήσαμε θεσμικές παρεμβάσεις και επιχειρησιακό στρατηγικό σχέδιο σε κρίσιμες κλαδικές πολιτικές. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η αδιάλειπτη σύνδεση μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα. Μια σειρά από αιτίες με κυριότερη την ύφεση, κατέστησαν τα περισσότερα ακτοπλοϊκά δρομολόγια, μη βιώσιμα οικονομικά. Χρειάστηκαν στοχευμένες παρεμβάσεις στο θεσμικό πλαίσιο, το δίκτυο και τις διαδικασίες, για να διατηρηθούν και ενισχυθούν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και να αποτραπεί ο αφελληνισμός των πλοίων που θα οδηγούσε σε μεγαλύτερη διόγκωση της ανεργίας.

**Η Ελλάδα δεν μπορεί να πετύχει χωρίς την αποτελεσματική αστυνόμευση του θαλάσσιου χώρου της.** Ο νέος στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός περιλαμβάνει τη διακλαδική συνεργασία σε εθνικό επίπεδο, την απόκτηση σύγχρονων μέσων και εξοπλισμού, την εκπαίδευση στελεχών, την ενίσχυση και προώθηση της συνεργασίας με την Ε.Ε. κυρίως μέσω της Frontex, αλλά και σε περιφερειακό ή διμερές επίπεδο. Η ιδιομορφία του ελληνικού αρχιπελάγους μας υποχρεώνει ωστόσο να διατηρούμε μεγάλο αριθμό επιχειρησιακών μέσων και προσωπικού για τη διαχείριση της παράνομης μετα-

νάστευσης. Το ζήτημα είναι πρωτίστως Ευρωπαϊκό. Ο απολογισμός είναι παράδοση που τηρώ απαρεγκλίτως, από όποια θέση αφυπηρετώ. Στο κείμενο που ακολουθεί, αποτυπώνω τις προσπάθειές μου, ακόμα και με τεχνικές λεπτομέρειες, που εκτιμώ χρησιμεύουν και για τις υπηρεσίες του Υπουργείου.

Όπως ανέφερα παραδίδοντας στο διάδοχό μου, Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, νιώθω ευγνωμοσύνη προς τους Χιώτες συμπατριώτες μου που με επέλεξαν δυο φορές ως αντιπρόσωπό τους στο Κοινοβούλιο και προς τον Πρωθυπουργό Αντώνη Σαμαρά για τη μεγάλη ευκαιρία που μου έδωσε. Σε γερά νομοθετικά θεμέλια πλέον, το ενιαίο Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου είναι και πάλι στο πλευρό της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο.

Ευχαριστώ τους Γενικούς Γραμματείς, τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, όλα τα στελέχη του Υπουργείου και ιδιαίτερα εκείνους τους άνδρες και τις γυναίκες του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ που με κίνδυνο ζωής φροντίζουν για την ασφάλεια και τη νομιμότητα στη θάλασσα και σε όλους τους λιμένες της χώρας μας. Ευχαριστώ θερμά όλους τους συνεργάτες μου, τους περισσότερους σταθερούς επί μια δεκαετία στη Γενική Γραμματεία Επενδύσεων & Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας, στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Ανάπτυξης, στο πολιτικό μου γραφείο και τέλος στο Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου.

Η έξοδος από την κρίση είναι κοινή ευθύνη. Απαιτεί προσφορά και θυσία και συνδρομή των πιο δυνατών στους αδύναμους. Αν εργαστούμε ενωμένοι, έντιμα και δημιουργικά, ο καθένας από τη θέση του, θα επαναφέρουμε τη χώρα στο δρόμο της προόδου. Αυτή είναι η μόνη ελπίδα της Ελλάδας που υποφέρει και ο μόνος αστάθμητος παράγοντας που μπορεί να την ακυρώσει είναι η ανθρωπινή φύση.

**Κωστής Μουσουρούλης (2013).**

# 01.Εισαγωγή

Η μεγάλη δυναμική της θαλάσσιας οικονομίας, κυρίαρχα δε της ναυτιλίας, μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην εθνική προσπάθεια ανασυγκρότησης της χώρας. Αυτό άλλωστε υποδηλώνει η απόφαση του Πρωθυπουργού κ. Αντώνη Σαμαρά για την ανασύσταση, τον Ιούνιο 2012, του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου (ΥΝΑ) με το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), ως βασικό πυλώνα και επιχειρησιακό βραχίονα.

Στην αποστολή του ΥΝΑ περιλήφθηκαν, μεταξύ άλλων, οι παρακάτω βασικοί στρατηγικοί στόχοι:

- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής για την υποστήριξη και ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.
- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής για την οργάνωση, λειτουργία, ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμένων της χώρας.
- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης στρατηγικής και πολιτικής για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.
- Η ασφάλεια ναυσιπλοΐας και η εποπτεία των θαλάσσιων συνόρων της χώρας.

Ο **Νόμος 4150/2013 (ΦΕΚ Α'102) «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου και άλλες διατάξεις»**, περιλαμβάνει διακριτά κεφάλαια για καθέναν από τους ανωτέρω στόχους, όπως αναλύεται στη συνέχεια.

Στο πλαίσιο αυτό παρουσιάζεται ο **παρών απολογισμός, από την ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου τον Ιούνιο του 2012 και έως τον Ιούνιο 2013, επί υπουργίας Κωστή Μουσουρούλη.**

Σημειώνεται ότι με το άρθρο 3 του Ν.4150/2013, νομοθετήθηκε η υποχρέωση επισήμου **απολογισμού δράσης** του ΥΝΑ για το προηγούμενο έτος και **ετήσιου προγραμματισμού** για κάθε επόμενο. Η υποχρέωση αυτή, ωφέλιμη εσωτερικά στο Υπουργείο για προφανείς πρακτικούς λόγους, αποτελεί επίσης **στοιχείο λογοδοσίας προς τους πολίτες**. Αναμένεται, τέλος, να τροφοδοτήσει και να υποβοηθήσει την προσπάθεια του κεντρικού συντονισμού του έργου και των παραδοτέων των Υπουργείων, που έχει αναλάβει το Γραφείο του Πρωθυπουργού και η Γενική Γραμματεία Συντονισμού (σύστημα ΔΗΛΟΣ).

Το έργο που παρουσιάζεται ακολούθως κατέστη δυνατό χάρη στη συνεργασία των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου.

# 02.Οργάνωση Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου

## 2.1. Οργανωτικές αλλαγές για την εφαρμογή των πολιτικών του ΥΝΑ

Η συμμετοχή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία θεμελιώθηκε από την ανεξαρτησία της χώρας, όταν συγκροτήθηκαν και οι πρώτες δομές για τους ναυτικούς. Αργότερα, το 1919, ιδρύθηκε το Λιμενικό Σώμα για να ακολουθήσει, το 1936, το Υφυπουργείο και κατόπιν Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, για πάνω από 70 χρόνια και μέχρι το 2009, όταν καταργήθηκε και διασπάστηκε το πρ. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής. Οι συνεχείς αλλαγές της πολιτικής ηγεσίας, η επικάλυψη αρμοδιοτήτων και ο επιμερισμός ή πολλαπλασιασμός δομών και υπηρεσιών που υπάχθηκαν σε άλλα υπουργεία, προκάλεσαν σημαντικές διοικητικές δυσλειτουργίες και κατά συνέπεια αυξημένο κόστος. Παράλληλα, η αποσπασματική εποπτεία των φορέων αρμοδιότητας του Υπουργείου δυσχέρανε την αναγκαία προσαρμογή τους σε ένα διαρκώς εξελισσόμενο νομικό και λειτουργικό πλαίσιο.

Τα ζητήματα αυτά ήρθε να αντιμετωπίσει η εκ νέου σύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου το 2012. Περαιτέρω, με το Νόμο 4150/2013, αποσαφηνίσθηκε η αποστολή του ενιαίου ΥΝΑ, προσδιορίσθηκαν οι βασικές δομές του και εμπλουτίσθηκαν οι αρμοδιότητές του, στη βάση **εξειδικευμένης οργανωτικής μελέτης**.

**Ο Νόμος 4150/2013 (ΦΕΚ Α' 102), πέραν των νέων διατάξεων που περιέχει, τροποποίησε και επικαιροποίησε διατάξεις του θεσμικού πλαισίου που χρονολογούνται από το 1929 έως το 2012.**

Συγχρόνως, επαναπροσδιορίσθηκε και ενισχύθηκε ο ρόλος του Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ. σε ζωτικές λειτουργίες όπως

η παρακολούθηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, η άσκηση προληπτικής και κατασταλτικής αστυνομικής δράσης και η εξειδικευμένη υποστήριξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Με τον ίδιο Νόμο, οι Γενικές Γραμματείες του Υπουργείου μειώθηκαν κατά μία, σύμφωνα και με τις οδηγίες του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης (ΥΔΙΜΗΔ), εντεταλμένου για τον έλεγχο των δομών όλων των Υπουργείων.

Η ενοποίηση με αναδιάρθρωση και ο περιορισμός των οργανικών μονάδων κατά 40% περίπου, πρόκειται να ρυθμιστούν με **Προεδρικό Διάταγμα** που παραδόθηκε σε τελικό στάδιο, στο οποίο καθορίζονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες των Γενικών Γραμματειών και εξειδικεύονται η αποστολή και οι αρμοδιότητες του Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ. Η νέα δομή εγκρίθηκε από το Κυβερνητικό Συμβούλιο Μεταρρύθμισης.

Συνεπώς, το ΥΝΑ έχει σήμερα την ακόλουθη διάρθρωση:

- **Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου**
- **Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων**
- **Γενική Γραμματεία Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής** (έδρα Μυτιλήνη)
- **Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή**, με το Αρχηγείο αυτού, υπαγόμενο στον Γ.Γ. του ΥΝΑ.

Μέσω των υπηρεσιών του, το Υπουργείο εποπτεύει σή-  
μερα τους παρακάτω φορείς και οργανισμούς:

- α) Δεκατρείς (13) Οργανισμούς Λιμένων –  
Ανώνυμες Εταιρείες
- β) Δεκατρία (13) Κρατικά Λιμενικά Ταμεία  
(επί συνόλου άνω των 90)
- γ) Οίκο Ναύτου<sup>1</sup>
- δ) Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ)<sup>2</sup>
- ε) Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ)<sup>3</sup>
- στ) Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας  
(άνευ δημοσιονομικού κόστους)<sup>4</sup>
- ζ) Ταμείο Αρωγής Λιμενικού Σώματος –  
Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΤΑΛ.Σ.)<sup>5</sup>
- η) Πλωτό Μουσείο «Νεράιδα» του άρθρου 4 του  
Ν. 4081/2012<sup>6</sup>
- θ) Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής  
(άνευ δημοσιονομικού κόστους).

## 2.2. Εξοικονόμηση δημοσίων δαπανών

Με την αναγκαία αναδιοργάνωση, πέραν της αύξησης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας λειτουργίας του ΥΝΑ, αναμένεται σημαντική εξοικονόμηση πόρων από τη μείωση του αριθμού των Διευθύνσεων και Τμημάτων και την κατανομή του υφιστάμενου προσωπικού σε λιγότερες διοικητικές ενότητες, γεγονός που θα επιφέρει την εκλογίκευση του συναφούς διοικητικού βάρους.

Προς την κατεύθυνση αυτή και πέραν των σχετικών παρεμβάσεων που θα αναφερθούν στις επόμενες ενότητες, πραγματοποιήθηκαν τα ακόλουθα (ενδεικτικά):

- Καταργήθηκε μία Γενική Γραμματεία, σε εφαρμογή των αποφάσεων του Κυβερνητικού Συμβουλίου Διοικητικής Μεταρρύθμισης.

- Συγχωνεύθηκαν δέκα (10) Κρατικά Λιμενικά Ταμεία αρμοδιότητας του ΥΝΑ σε μια Ανώνυμη Εταιρεία. Επίσης προβλέφθηκε νέα μελλοντική φάση συγχωνεύσεων των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, κατόπιν μελέτης και δημόσιας διαβούλευσης, σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο Εσωτερικών (βλ. άρθρα 51 και 42 αντίστοιχα, Ν. 4150/2013).
- Μειώθηκαν τα μισθώματα ακινήτων εσωτερικού και εξωτερικού (έδρες ναυτιλιακών ακολούθων), κατόπιν επαναδιαπραγμάτευσης.
- Συστάθηκε Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου κατά τα πρότυπα Ευρωπαϊκών Οργανισμών (Internal Audit Unit), ως αυτοτελής ελεγκτική - συμβουλευτική υπηρεσία υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό. Οι αρμοδιότητες της Μονάδας θα ασκούνται και στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου. Το ΥΝΑ είναι το πρώτο Υπουργείο στην Ελλάδα που συνέστησε Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου, ανταποκρινόμενο στην ανάγκη για ουσιαστικές διαρθρωτικές αλλαγές στη δημόσια διοίκηση και για βελτίωση της διακυβέρνησης.
- Ολοκληρώθηκε σχέδιο νομοθετικής ρύθμισης για τη συγχώνευση του Οίκου Ναύτου και του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας σε έναν ενιαίο φορέα, εποπτείας του ΥΝΑ. Η σχετική ρύθμιση περιλήφθηκε στο Σχέδιο Νόμου «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις»<sup>7</sup> που κατατέθηκε στη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης, τον Ιούνιο 2013 (άρθρο 25).
- Απλουστεύθηκαν, εντάχθηκαν και διεκπεραιώνονται στα Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) έντεκα Διοικητικές Διαδικασίες αδειοδότησης για επιχειρηματικές – επαγγελματικές δραστηριότητες αρμοδιότητας του ΥΝΑ.

<sup>1</sup> Ο Ο.Ν. είναι ν.π.δ.δ. (άρθρο 1 του π.δ. της 1ης Μαρτίου 1927, ΦΕΚ Α' 32) και λειτουργεί με τον ν.4075/2012 (ΦΕΚ Α' 89).

<sup>2</sup> Το ΓΕΝΕ είναι ν.π.δ.δ. (Α.Ν. 192/1936, ΦΕΚ Α' 438) και εδρεύει στον Πειραιά. Τα παραρτήματά του που λειτουργούν στις Λιμενικές Αρχές, εξυπηρετούνται από στελέχη του Λ.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ.Τ. και διευθύνονται από τους Λιμενάρχες, χωρίς επιπλέον επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Το ΓΕΝΕ λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) και διοικείται από Συμβούλιο στο οποίο συμμετέχουν ισότιμα τόσο εκπρόσωποι των ναυτικών όσο των πλοιοκτητών. Στο ΓΕΝΕ απασχολούνται εκτός από τους μονίμους υπαλλήλους και υπαλλήλους ΙΔΑΧ, τρία στελέχη Λ.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ.Τ. εκ των οποίων ένας ανώτερος Αξιωματικός Λ.Σ. ως Διευθυντής. Τα έσοδα του ΓΕΝΕ προέρχονται από το Κεφάλαιο Ανεργίας Ασθένειας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.) που τηρείται στο ΝΑΤ και είναι τα ποσά που απαιτούνται για την κάλυψη της μισθοδοσίας των υπαλλήλων και των λοιπών λειτουργικών εξόδων.

<sup>3</sup> Το ΝΕΕ είναι ν.π.δ.δ. (ν.δ. 644/1948, ΦΕΚ Α' 110 και ν. 989/1979, ΦΕΚ Α' 260) και εποπτεύεται από το ΥΝΑ βάσει του άρθρου 3 του π.δ. 98/2012 (ΦΕΚ 160 Α'). Ο προϋπολογισμός του εγκρίνεται επίσης με απόφαση του Υπουργού (Α.Ν. 281/1936, ΦΕΚ 473 Α'). Τα έσοδά του προέρχονται από εισφορές/συνδρομές των μελών του (πλοία) και από λοιπές ίδιες πηγές (αξιοποίηση κινητής και ακίνητης περιουσίας, έκδοση πιστοποιητικών κλπ.), χωρίς να επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός.

<sup>4</sup> Το Ινστιτούτο είναι ν.π.δ.δ. (ν. 2638/1998, ΦΕΚ Α' 204) και εδρεύει στη Λεωφόρο Γρ. Λαμπράκη 154. Στο Ινστιτούτο απασχολούνται τρία (03) στελέχη Λ.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ.Τ.

<sup>5</sup> Το ΤΑΛ.Σ. είναι ν.π.δ.δ. που εποπτεύεται από τον Αρχηγό του Λ.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ.Τ. Σύμφωνα με προσωρινά οικονομικά στοιχεία της 31-12-2012 η τρέχουσα αξία της κινητής περιουσίας του ανέρχεται στα 903.145,80€, η οποία συνίσταται σε τραπεζικές καταθέσεις προερχόμενες αποκλειστικά από εισφορές – κρατήσεις στελεχών Λ.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ.Τ. και τόκους καταθέσεων. Το Ταμείο στεγάζεται στην 2ας Μεραρχίας 18 στον Πειραιά σε γραφεία που του έχουν διατεθεί από το ΥΝΑ σύμφωνα με την αριθ. 5344.18/55/08/24-10-2008 απόφαση κ. Αρχηγού Λ.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ.Τ. Στο ΤΑΛ.Σ. απασχολούνται επτά (07) στελέχη Λ.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ.Τ.

<sup>6</sup> Το Πλωτό Μουσείο «Νεράιδα» είναι ν.π.δ.δ. (άρθρο 4 του ν. 4081/2012, ΦΕΚ Α' 184). Η εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου συνίσταται στον έλεγχο της ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου το οποίο χρησιμοποιεί το Μουσείο για την εκπλήρωση του σκοπού του καθώς και σε έλεγχο νομιμότητας των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου, οι οποίες αφορούν πράξεις διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων του Μουσείου. Πόροι του Μουσείου, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκπλήρωση του σκοπού του, είναι δωρεές και εν γένει παροχές, χορηγίες, επικορηγίες, κληρονομίες, κληροδοσίες και έσοδα από τη δραστηριότητά του. Επίσης, το Διοικητικό Συμβούλιο αποφασίζει για την πρόσληψη του προσωπικού του κατ' εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας.

<sup>7</sup> <http://tinyurl.com/k9ajc7n>

- Αναβαθμίστηκαν και ανανεώνονται σταδιακά τα μέσα πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών του ΥΝΑ με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Το ΥΝΑ αναμένεται να είναι το πρώτο - μετά το αρμόδιο ΥΔΙΜΗΔ - που θα εφαρμόσει σύστημα ηλεκτρονικής διακίνησης και διαχείρισης εγγράφων, συμβάλλοντας στην προώθηση της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης. Για την εφαρμογή ψηφιακών υπογραφών και της ηλεκτρονικής διακίνησης και ανταλλαγής ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων: (α) παραλήφθηκε λογισμικό ψηφιακών υπογραφών, (β) εκπαιδεύτηκε ανάλογος αριθμός προσωπικού των κεντρικών Υπηρεσιών, (γ) προσαρμόστηκε στις ανάγκες του ΥΝΑ σχετικός Κανονισμός του ΥΔΙΜΗΔ, ενώ (δ), είναι σε εξέλιξη διαμόρφωση και εγκατάσταση ψηφιακού workflow/document management system.

- Υπεγράφη Προγραμματική Συμφωνία ΥΝΑ - «Κοινωνία της Πληροφορίας» Α.Ε. για την υλοποίηση του έργου «Σύστημα Ναυτιλιακών Πληροφοριών στην Υπηρεσία του Πολίτη» προϋπολογισμού 3 εκατ. Ευρώ. Πρόκειται για απαίτηση της ευρωπαϊκής πλατφόρμας SafeSeaNet, ένα ευρωπαϊκό εργαλείο ενημέρωσης των αρμοδίων αρχών σχετικά με πλοία, επιβάτες, κινήσεις πλοίων και επικίνδυνα φορτία. Σε αυτό το πλαίσιο, η εταιρεία ανέλαβε για λογαριασμό του ΥΝΑ, τη σύνταξη Τεχνικών Δελτίων Έργων/Υποέργων, τη διαδικασία προκήρυξης, την υπογραφή συμβάσεων και την παρακολούθηση - τελική παραλαβή του έργου.

- Για τον εκσυγχρονισμό των πλοηγικών υπηρεσιών που παρέχονται στους εμπορικούς λιμένες και το θαλάσσιο χώρο της επικράτειας, θεσπίστηκαν διατάξεις για την αποτίμηση του δικαιώματος πλοήγησης, αρμοδιότητας της Πλοηγικής Υπηρεσίας του ΥΝΑ. Ο τρόπος παροχής των υπηρεσιών θα προσδιοριστεί σε συνέχεια οικονομικού και λογιστικού ελέγχου. Παράλληλα, τροποποιήθηκε η διαδικασία προμήθειας πετρελαιοειδών της Πλοηγικής Υπηρεσίας, ώστε να επιτυγχάνονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι<sup>8</sup> (βλ. κεφάλαιο Λιμενικής Πολιτικής).

## 2.3. Νέα Ειδική Υπηρεσία για τους Κοινοτικούς Πόρους

Τον Οκτώβριο του 2012 συστάθηκε ολιγομελής Ειδική

Υπηρεσία Συντονισμού και Εφαρμογής Συγχρηματοδοτούμενων Δράσεων (ΕΥΣΕΔ-ΥΝΑ) κατά την έννοια του Νόμου 3614/2007 του ΕΣΠΑ 2007-2013. Σκοπός της εξειδικευμένης αυτής υπηρεσίας είναι η εξασφάλιση των προϋποθέσεων χρηματοδότησης, υλοποίησης (εφαρμογή) και συνολικής παρακολούθησης δράσεων και έργων αρμοδιότητας του ΥΝΑ, ανεξαρτήτως Επιχειρησιακών Προγραμμάτων ή Ταμείων (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, Ταμείο Εξωτερικών Συνόρων κ.α.). Σημειώνεται ότι η διασπορά των ως άνω δραστηριοτήτων σε πολλές υπηρεσιακές μονάδες, σε συνδυασμό με ελλείψεις σε αντίστοιχο εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, δεν επέτρεπαν στο ΥΝΑ να ανταποκρίνεται στις ειδικές απαιτήσεις των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων με την επιθυμητή αποτελεσματικότητα και ταχύτητα.

Η ΕΥΣΕΔ-ΥΝΑ μελέτησε και συνεισέφερε σημαντικά στο στρατηγικό σχεδιασμό και προγραμματισμό της προγραμματικής περιόδου 2014 - 2020 υπό το συντονισμό του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, στο οποίο και υποβλήθηκαν εγκαίρως οι προτεραιότητες ανάπτυξης στους τομείς αρμοδιότητας ΥΝΑ, όπως διαμορφώθηκαν με βάση τους θεματικούς στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» (βλ. Παράρτημα Ι).

Με την ολοκλήρωση και υπογραφή (3.6.2013) της επιβεβαίωσης της διαχειριστικής επάρκειας, η Υπηρεσία μπορεί πλέον να διαχειρίζεται Κοινοτικούς πόρους, σύμφωνα με το Σύστημα Διαχείρισης & Ελέγχου του ΕΣΠΑ 2007 - 2013.

Οι προτεραιότητες αυτές έχουν σημαντικές χωρικές - περιφερειακές διαστάσεις δεδομένου ότι αφορούν όλο το νησιωτικό χώρο, ενώ, παράλληλα, λειτουργούν σε συμπληρωματικότητα με τους τομείς Μεταφορών (Λιμένες), Παιδείας (Ναυτική Εκπαίδευση), Εργασίας (Ναυτική Εργασία), Δημόσιας Τάξης (Αστυνόμηση λιμένων και θαλάσσιου χώρου) αλλά και σε συνέργεια με τον τομέα του Περιβάλλοντος και της Αλιείας (Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική).

Σημειώνεται ως αβάσιμη η αντίρρηση του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας να μην επιτρέψει τον ορισμό της ΕΥΣΕΔ-ΥΝΑ ως Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης, προκειμένου να δύναται να αναλάβει και η ίδια για λογαριασμό του ΥΝΑ, αρμοδιότητες διαχείρισης πράξεων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (πέραν της Τεχνικής Βοήθειας).

<sup>8</sup> Σημειώνεται ότι οι σχετικοί διαγωνισμοί προμήθειας πετρελαιοειδών τα έτη 2009-2011, που διεξήχθησαν από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση/ Περιφέρεια, απέβησαν άγονοι, με αποτέλεσμα την προμήθεια πετρελαιοειδών με απευθείας ανάθεση.

# 03. Ναυτιλιακή Πολιτική

Οι Έλληνες ελέγχοντας τον μεγαλύτερο σε μεταφορική ικανότητα και νεότερο στόλο, εξυπηρετούν ανταγωνιστικά τις μεταφορικές ανάγκες μεγάλων χωρών, ως αξιόπιστοι στρατηγικοί εταίροι. Η Ελληνική Πολιτεία ανταποδίδει την ποικιλόμορφη προσφορά της εμπορικής μας ναυτιλίας με το αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο, ενώ, ταυτόχρονα, επιδιώκει, μέσω της Ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης, την έγκαιρη και αποτελεσματική προσαρμογή του ναυτιλιακού συστήματος στους διεθνείς κανόνες και πρακτικές και συγκεκριμένα στις αλλαγές που επιφέρουν στους επιμέρους συντελεστές του.

Για παράδειγμα, με συγκεκριμένες ρυθμίσεις του Ν.4150/2013, **επιδιώξαμε την ανάδειξη της Ελλάδας ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου**. Ένα παράδειγμα αποτελεί το άρθρο 52 του Ν. 4150/2013 με το οποίο ενισχύσαμε τον - ιδιαίτερα κρίσιμο για την ταχεία επίλυση ναυτιλιακών διαφορών - θεσμό της **ναυτικής διαιτησίας**, με σκοπό τη συνολική διευκόλυνση του δικαιοδοτικού συστήματος σε αυτόν τον τομέα και, ευρύτερα, την ενίσχυση της εικόνας του Πειραιά ως ισχυρού ναυτιλιακού κέντρου. Η υπαγωγή σε διαιτησία υποθέσεων που μέχρι τώρα έφταναν στα δικαστήρια και η δημιουργία ιστορικού διαιτησιών, σε συνδυασμό με πιο ευέλικτες διαδικασίες για τις ναυτικές διαιτησίες σε σχέση με αυτές που θέτει το υφιστάμενο πλαίσιο, θα συμβάλουν στην προσέλκυση ιδιωτών στην ελληνική διαιτησία. Επίσης, με τη ρύθμιση καθίσταται σαφές ότι στη διαιτησία του ΝΕΕ μπορούν να υπάγονται και διεθνείς διαιτησίες, θέμα για το οποίο υπήρχε αμφισβήτηση στο παρελθόν.

Με σκοπό την **εκπόνηση στρατηγικής μελέτης για την ενίσχυση του Ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος (maritime cluster)**, οργανώσαμε επίσης απογραφή των κινήτρων που προσφέρουν τα **ισχυρότερα ναυτιλιακά κέντρα** του κόσμου, μέσω δομημένου ερωτηματολογίου που απεστάλη σε όλες τις Έδρες Ναυτιλιακών Ακολούθων (εκκρεμεί επεξεργασία).

Ακολουθούν οι επιμέρους θεμελιώδεις δράσεις που υλοποιήθηκαν σε συνεργασία με όλους τους θεσμικούς εταίρους στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

## 3.1. Νπολόγιο – Κράτος Σημαίας (Flag State)

Η ελληνική σημαία προσδίδει κύρος στα πλοία που τη φέρουν. Στηρίζεται σε ανταγωνιστικά, διαφανή και σταθερά εδώ και εξήντα χρόνια κίνητρα για ναυτιλιακές επενδύσεις και υποστηρίζεται από έναν ολοκληρωμένο διοικητικό μηχανισμό σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο.

Για τη λειτουργική **αναβάθμιση του ελληνικού νπολόγιου**, με σκοπό την περαιτέρω προσέλκυση πλοίων και ναυτιλιακών κεφαλαίων, **εκπονήσαμε Σχέδιο Δράσης** το οποίο αρθρώθηκε σε τρεις άξονες: (α) αποτελεσματικότερη οργάνωση, βελτίωση της εξυπηρέτησης και αναβάθμιση των συστημάτων υποστήριξης, (β) μείωση του χρόνου και των διαδικασιών για τη νπολόγηση και (γ) ενίσχυση της αναγνωρισιμότητας του νπολόγιου. Το Σχέδιο αυτό περιλαμβάνει τις ακόλουθες βελτιωτικές παρεμβάσεις και ενέργειες, οι οποίες υλοποιήθηκαν, ή βρίσκονται σε εξέλιξη:

- Συστήθηκε **«Υπηρεσία Μίας Στάσης»** (one stop shop) για την υποδοχή των αιτήσεων νπολόγησης, την εσωτερική διεκπεραίωση και παρακολούθηση της αίτησης καθώς και την παροχή πληροφοριών στους ενδιαφερόμενους.
- **Απλοποιήθηκαν και επιταχύνθηκαν οι διαδικασίες** νπολόγησης με αναδιάρθρωση, τυποποίηση των εργασιών και ενοποίηση όλων των επιμέρους αιτήσεων σε ένα έντυπο. Μέχρι σήμερα, η έκδοση της εγκριτικής πράξης νπολόγησης απαιτούσε τριάντα τέσσερις (34) υπογραφές από τρία (3) διαφο-

ρετικά υπουργεία, σταδιακή υποβολή πλήθους διαφορετικών δικαιολογητικών, συχνά επαναλαμβανόμενων, και καταβολή πολυάριθμων παραβόλων που εκδίδονται από διαφορετικές υπηρεσίες. Με τις αλλαγές που προωθήσαμε **μειώθηκαν σε εννιά (9)** οι απαιτούμενες υπογραφές ενώ, για πρώτη φορά, τέθηκε χρονική προθεσμία για την έκδοση των εγκριτικών πράξεων νπολόγησης, μειώνοντας το χρόνο ανά εμπλεκόμενο Υπουργείο.

- **Υλοποιήθηκε η πρώτη φάση Ηλεκτρονικού Νπολόγιου (e- Νπολόγιο)** με την ανάπτυξη διαδικτυακής υποδομής για την ηλεκτρονική υποβολή και διαχείριση της αίτησης νπολόγησης, με δυνατότητα ηλεκτρονικής παρακολούθησης της πορείας της αιτήσεων από τους ενδιαφερόμενους – πιστοποιημένους χρήστες του συστήματος. Η εφαρμογή που θέσαμε σε λειτουργία είναι προσβάσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://niologio.hcg.gr/>.

Το Σχέδιο Δράσης για το Νπολόγιο περιλαμβάνει σχεδιασμό για τις επόμενες φάσεις και συγκεκριμένα: την ηλεκτρονική έκδοση του Εγγράφου Εθνικότητας και την ενοποίηση/αναβάθμιση των υφιστάμενων αυτόνομων εφαρμογών/βάσεων δεδομένων. Επίσης, υπάρχει πρόβλεψη για μελλοντική επέκταση σε ηλεκτρονικές υπηρεσίες για την παρακολούθηση όλου του φάσματος των διοικητικών αποφάσεων και συναλλαγών του ελληνικού νπολόγιου.

Επίσης:

- **Αξιολογήσαμε και αναδιοργανώσαμε τις υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο, την πιστοποίηση, την επιθεώρηση των τεχνικών συστημάτων των πλοίων και τον έλεγχο των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας** (ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων).
- Μέσω του **Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ)** και με γνώμονα την ασφάλεια του πλοίου, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τις ιδιαιτερότητες λόγω ειδικών γεωγραφικών χαρακτηριστικών του ελληνικού χώρου, παρείχαμε βελτιωμένες υπηρεσίες ελέγχου πλοίων, εταιρειών και εξουσιοδοτημένων οργανισμών, εκδίδοντας τα απαραίτητα προς αυτό πιστοποιητικά. Επίσης εκπονείται σχετική **μελέτη βελτίωσης/αναπροσδιορισμού των παρεχομένων υπηρεσιών πιστοποίησης των πλοίων**.

Επικουρικά αναφέρονται ακόμα τα εξής:

• Η Ελλάδα περιλήφθηκε εκ νέου στη **«ΛΕΥΚΗ ΛΙΣΤΑ»** των Κρατών που εφαρμόζουν πλήρως και ορθά τη **Διεθνή Σύμβαση STCW 1978** (βλ. Εγκύκλιο<sup>9</sup> που εξέδωσε η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO, στην τελευταία Σύνοδό της).

• Η Ελλάδα περιλήφθηκε από την Αμερικανική Ακτοφυλακή στον κατάλογο των χωρών που συμμετέχουν στην **Πρωτοβουλία QUALSHIP- 21** για τις περιόδους 2012 - 2013 και 2013 - 2014. Με τις σχετικές αποφάσεις, η Ελλάδα αναγνωρίζεται ως **ποιοτικό Κράτος Σημαίας (Quality Flag State)** λόγω της εξαιρετικής επίδοσης του ΥΝΑ στον τομέα του **Port State Control (PSC)**, έλεγχος πλοίων από αρχές του Κράτους Λιμένα με ποσοστό κράτησης πλοίων υπό Ελληνική σημαία μικρότερο του 1% (βασική προϋπόθεση αποδοχής μιας χώρας στην εν λόγω πρωτοβουλία). Με την ένταξη αυτή, τα πλοία υπό ελληνική σημαία απολαμβάνουν κατά τις προσεγγίσεις τους στους λιμένες των Η.Π.Α. προνόμια όπως μειωμένες επιθεωρήσεις PSC, εφοδιασμός με πιστοποιητικό ποιότητας, κλπ.

## 3.2. Ναυτιλιακή διπλωματία – Διεθνής συνεργασία

Χρησιμοποιώντας την παγκόσμια πρωτοπορία και υπεροχή της, η ελληνική εμπορική ναυτιλία μπορεί να ενισχύσει σημαντικά την παρουσία της Ελλάδας στα κέντρα λήψης αποφάσεων σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, ιδίως εκεί όπου διαμορφώνεται το θεσμικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, για τη δυναμική άσκηση ναυτιλιακής διπλωματίας, τόσο σε πολυμερές επίπεδο, όσο και σε αυτό της Κοινοτικής και διμερούς συνεργασίας:

- **Επιταχύνουμε την εναρμόνιση της ελληνικής έννομης τάξης με Διεθνείς Συμβάσεις και με την Κοινοτική Νομοθεσία:**
  - Με τον Ν. 4078/12 (ΦΕΚ 179 Α'/20.9.2012), **κυρώθηκε η Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006, MLC** της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), από τις σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις για τον κλάδο και τους ναυτικούς.
  - **Ενσωματώθηκαν οι τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78**, για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή και της ρύπανσης του αέρα από πλοία.

<sup>9</sup> <http://www.yen.gr/wide/yen.htm?prnbr=29009>

- **Ενωματώθηκε η Οδηγία 2010/65/ΕΕ** σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία και οι τροποποιήσεις των ετών 2005 & 2009 του Παραρτήματος της **Διεθνούς Σύμβασης για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης** (Δ.Σ. FAL 1965).
- Τέλος, ολοκληρώθηκαν Σχέδια Νόμου για την **Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών**, όπως και για την **Κύρωση των Πρωτοκόλλων της Διεθνούς Σύμβασης SUA** (Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ναυσιπλοΐας).
- **Ενισχύσαμε την εκπροσώπηση της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης σε νευραλγικές θέσεις στο εξωτερικό**, διαπιστεύοντας έμπειρο στελεχιακό δυναμικό στη Μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία στην Ε.Ε., καθώς και στις Έδρες Ναυτιλιακών Ακολουθών (πρ. Προξενικά Λιμεναρχεία) ανά την υφήλιο, το οποίο συμμετέχει ενεργά στις συναντήσεις για ναυτιλιακά θέματα, αποδίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στις διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών, την καταπολέμηση της πειρατείας, τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις θαλάσσιες μεταφορές κ.α.
- **Πρωθήσαμε τις σχέσεις της χώρας με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ)**. Το Νοέμβριο του 2012 ο Υπουργός Κ. Μουσουρούλης επισκέφθηκε στο Λονδίνο το Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ, Koji Sekimizu και ανέπτυξε τις Ελληνικές θέσεις. Ο ΥΝΑ συναντήθηκε με την ευκαιρία με τον ομόλογό του Υπουργό του Ηνωμένου Βασιλείου, κ. Stephen Hammond.
- Στο ανωτέρω πλαίσιο, **προωθήσαμε πρωτοβουλίες για την ανάληψη παγκόσμιας δράσης κατά της πειρατείας** με σκοπό την προστασία της ζωής των ναυτικών, τη διαφύλαξη των φορτίων καθώς και των πλοίων που διαπλέουν την περιοχή της Δυτικής Αφρικής. Με αφορμή πρόσφατα δημοσιευμένα στοιχεία από το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (ΙΜΒ) σχετικά με την αύξηση των περιστατικών ενόπλων επιθέσεων στην περιοχή αυτή, υποβάλαμε την 14.06.2013 στον ΙΜΟ έγγραφο εργασίας προς εξέταση στο πλαίσιο της επόμενης Συνόδου του Συμβουλίου του ΙΜΟ, με το οποίο παροτρύνεται το Συμβούλιο να αναλάβει πρωτοβουλίες ενώ ταυτόχρονα προτείνεται η υιοθέτηση σχετικής Απόφασης κατά την 28η Σύνοδο του ΙΜΟ, η οποία θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο στις 25 Νοεμβρίου έως 4 Δεκεμβρίου 2013.
- **Πρωθήσαμε τη συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή** και τις υπηρεσίες της. Ο ΥΝΑ Κ. Μουσουρούλης συναντήθηκε και συνεργάστηκε εποικοδομητικά με την **Επίτροπο Θαλάσσιων Υποθέσεων και Αλιείας** Μαρία Δαμανάκη, τον **Επίτροπο Μεταφορών και Αντιπρόεδρο της Ε. Επιτροπής** Siim Kallas, την **Επίτροπο Εσωτερικών Υποθέσεων** Cecilia Malmström, τον **Επίτροπο Ανταγωνισμού** Joaquín Almunia, τον επικεφαλής της Task Force για την Ελλάδα Horst Reichenbach κ.α. Το Υπουργείο εκπροσωπήθηκε επίσης σε συναντήσεις με υψηλόβαθμους αξιωματούχους των γραφείων Επιτρόπων και Γενικών Διευθύνσεων Ανταγωνισμού και Περιφερειακής Πολιτικής.
- **Διεκδικήσαμε και πετύχαμε τη διοργάνωση από την Ελλάδα της «Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα - 2015»**, που θα διεξαχθεί στον Πειραιά.
- Η Ελλάδα ανέλαβε την **Προεδρία της Συνόδου των Αρχηγών των Ακτοφυλακών των Κρατών-Μελών της Ε.Ε. για την περίοδο 2012 - 2013** (European Coast Guard Functions Forum) με στόχο την ενίσχυση της διασυνοριακής και διατομεακής συνεργασίας μεταξύ των Ευρωπαϊκών Ακτοφυλακών και των αρμοδίων Υπηρεσιών για θέματα ακτοφυλακής, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συνεργασία στους αντίστοιχους τομείς με τα αρμόδια Όργανα και τις Υπηρεσίες της Ε.Ε. Στο πλαίσιο της Ελληνικής Προεδρίας πραγματοποιήθηκαν από το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τρεις συναντήσεις (Δεκέμβριος 2012, Απρίλιος 2013, Ιούνιος 2013) της Γραμματείας της Συνόδου και προετοιμάστηκε η **5η Σύνοδος**, που θα λάβει χώρα **στη Χίο, το Σεπτέμβριο 2013**.
- **Πρωθήσαμε επίσης τις διμερείς σχέσεις με ναυτιλιακές διοικήσεις**, όπως την **Κυπριακή**, μέσω **Κοινής Ομάδας Εργασίας** η οποία θα αναπτύξει σε βάθος τα ζητήματα και θα διευκολύνει τον πολιτικό συντονισμό όπου απαιτείται.
- **Διοργανώσαμε με πρωτοβουλία μας τριμερή συνάντηση εργασίας** των Υπουργών της **Κύπρου** Α. Μητσόπουλο, της **Μάλτας** J. Mizzi και της **Ελλάδας** Κ. Μουσουρούλη, (13 Μαΐου 2013), στη διάρκεια της οποίας αναλύθηκαν επίκαιρα ναυτιλιακά θέματα και τέθηκαν οι βάσεις για τη διεύρυνση της συνεργασίας των τριών χωρών. Σημειώνεται ότι οι 3 αυτές χώρες διαθέτουν την πλειοψηφία των πλοίων υπό Κοινοτική σημαία.
- Λαμβάνοντας υπόψη τη δυναμική των διμερών

σχέσεων **Ελλάδας - Κίνας**, επιδιώξαμε την εμπάθουση της συνεργασίας, με σκοπό την ενίσχυση του διαμετακομιστικού ρόλου της ελληνικής ναυτιλίας στις εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας αυτής.

- Στις 15 Μαΐου 2013, ο ΥΝΑ συνόδευσε τον **Πρωθυπουργό** στο Πεκίνο και τη Σαγκάη, όπου είχε συναντήσεις με τον ομόλογό του της ΛΔΚ, παράγοντες της κινεζικής ναυτιλιακής και ναυπηγικής βιομηχανίας και στελέχη ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών.
- Σε εφαρμογή της Διμερούς Ναυτιλιακής Συμφωνίας Ελλάδας - Κίνας (Ν. 2419/1996), με το Ν. 4149/2013 κυρώθηκε από τη Βουλή **Μνημόνιο Κατανόησης για την ενίσχυση της συνεργασίας στους τομείς των Ναυτιλιακών Μεταφορών και των Ναυτιλιακών Τεχνολογιών**. Το πλαίσιο που τέθηκε σε πλήρη εφαρμογή στον τομέα της εκπαίδευσης και της ναυτικής εργασίας, αφορά στην ανταλλαγή τεχνογνωσίας και προσωπικού των κρατικών διοικήσεων, αποσκοπεί στην αποτελεσματική εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων του ΙΜΟ και της ΙΛΟ, προς όφελος των ναυτικών και της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, αλλά και προς διευκόλυνσή τους κατά την παραμονή των πλοίων στους λιμένες των δύο χωρών.
- Παράλληλα, στο πλαίσιο της Ναυτιλιακής Συμφωνίας Ε.Ε. - Κίνας και μετά από σχετική πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, **διοργανώσαμε τον Ιούνιο 2013 στον Πειραιά**, τεχνική εκπαίδευση αξιωματούχων - εκπροσώπων της ναυτιλιακής διοίκησης της Κίνας.
- Τέλος, κατόπιν συνεργασίας του ΥΝΑ με τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, **συμφωνήθηκε να πραγματοποιηθεί στον Πειραιά, εντός του φθινοπώρου 2013, διμερής συνάντηση Ε.Ε. - Κίνας** για την παρακολούθηση της εφαρμογής της Διμερούς Ναυτιλιακής Συμφωνίας Ε.Ε. και Κίνας.
- **Πρωθήσαμε τη διμερή συνεργασία με τη Γαλλία**. Στις 23 Μαΐου 2013 ο ΥΝΑ, κατόπιν πρόσκλησης του αρμόδιου Υπουργού κ. Frédéric Cuvillier, επισκέφθηκε τη Γαλλία για συζητήσεις με σκοπό το συντονισμό των δυο χωρών σε θέματα Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής ενόψει και της επερχόμενης Ελληνικής Προεδρίας, όπως και την ανταλλαγή απόψεων σε θέματα αποκρατικοποιήσεων, ευρύτερα στον τομέα των μεταφορών.
- **Ενισχύσαμε τη συνεργασία με την Τουρκία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών**. Στο πλαίσιο της 2ης Συνόδου του Ανωτάτου Συμβουλίου Συνεργασίας Ελλάδος - Τουρκίας που έλαβε χώρα στην Κωνσταντινούπολη (04.03.2013), ο ΥΝΑ συνυπόγραψε με τον ομόλογό του Υπουργό Μεταφορών, Ναυτιλιακών Υποθέσεων και Επικοινωνιών κ. Binali Yildirim, **Μνημόνιο Κατανόησης στον Τομέα της Ναυτιλιακής Συνεργασίας**. Το σχετικό κείμενο οριοθετεί ένα πλαίσιο ναυτιλιακής συνεργασίας, επιπρόσθετο της υφιστάμενης διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας, υπογραμμίζοντας τη συνεργασία μεταξύ δημόσιων και/ή ιδιωτικών φορέων σε διάφορες πτυχές της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ειδικότερα, οι δύο χώρες αποβλέπουν, μεταξύ άλλων, στην ενθάρρυνση εγκαθίδρυσης τακτικών γραμμών μεταξύ λιμένων των δύο χωρών για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και Ro-Ro πλοίων και στη διερεύνηση δυνατοτήτων συνεργασίας στο θαλάσσιο εμπόριο, τη διοίκηση/διαχείριση λιμένων, την ανταλλαγή εμπειριών/πληροφοριών στους ίδιους τομείς.
- Στο πλαίσιο διμερών επαφών και επιμέρους συμφωνιών σε συνόδους της **Ελληνοτουρκικής Κατευθυντηρίου Επιτροπής** για την ανταλλαγή πληροφοριακών στοιχείων σχετικά με τα επιβαλλόμενα λιμενικά τέλη, επιδιώξαμε την άμβλυση των τυχόν προβληματικών σημείων που έχουν, κατά καιρούς, ανακύψει στον τομέα των θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ των νήσων του ανατολικού Αιγαίου και των έναντι τουρκικών ακτών. Τονίζοντας ότι η ναυτιλιακή συμφωνία Ελλάδος - Τουρκίας δεν ρυθμίζει και κατά συνέπεια δεν εξαιρεί την εφαρμογή ενός ενιαίου ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων επιβατών, ούτε ρυθμίζει θέματα έκδοσης - καθιέρωσης συγκεκριμένου τύπου εισιτηρίων, προτείναμε και συμφωνήσαμε τη **διαμόρφωση ενός ενιαίου πλαισίου για τα λιμενικά τέλη και δικαιώματα** στις θαλάσσιες συνδέσεις, για τη διευκόλυνση των αστυνομικών και φορολογικών ελέγχων και την απλούστευση των διαδικασιών είσπραξης και απόδοσής τους.
- **Πρωθήσαμε συστηματικά διμερείς συνεργασίες σε θέματα ναυτιλίας** με τη διοργάνωση τακτικών συναντήσεων του ΥΝΑ με **Πρέσβεις Κρατών-Μελών της Ε.Ε.**, της Σιγκαπούρης, της Νορβηγίας, των ΗΠΑ, της Κίνας, της Ν. Κορέας, της Τουρκίας, της Αυστραλίας, του Καναδά, της Ιαπωνίας, της Ρωσίας κ.α.



- **Λάβαμε μέρος σε υπουργική διάσκεψη των κυριότερων παγκόσμιων ναυτιλιακών δυνάμεων** στο Όσλο της Νορβηγίας (6.6.2013), μεταξύ άλλων για τις εξελίξεις σχετικά με τη ναυσιπλοΐα στην Αρκτική, θέμα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος για την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική. Παρέστησαν οι αρμόδιοι για τη ναυτιλία Υπουργοί της Ελλάδας, της Νορβηγίας, της Ιαπωνίας, της Ρωσίας και της Σιγκαπούρης, ο Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ, ανώτατα στελέχη της κυβέρνησης των ΗΠΑ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- **Τέλος, συγκροτήσαμε ad hoc Οργανωτική Μονάδα με αυξημένες αρμοδιότητες για την προώθηση ναυτιλιακών ζητημάτων στο πλαίσιο της επερχόμενης Ελληνικής Προεδρίας του Συμβουλίου της Ε.Ε. το 2014.** Από πλευράς προγράμματος προτείναμε τη διοργάνωση Συνάντησης Υψηλών Αξιωματούχων για θέματα κυρίως Ναυτικής Εκπαίδευσης ή εναλλακτικά Συνάντηση Διευθυντών Ναυτιλιακής Πολιτικής, ενώ σε συνεργασία με το ΥΠΕΞ, εξετάσαμε τη διοργάνωση είτε Άτυπου Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών σε θέματα ευρύτερου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος ή Άτυπης Υπουργικής Συνόδου επί θεματικών αντικειμένων Ναυτιλιακής / Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής.

### 3.3. Ναυτική Εκπαίδευση

Η ελληνική ναυτική εκπαίδευση<sup>10</sup> είναι μία σύνθετη εκπαιδευτική δραστηριότητα που συνδέεται ιστορικά με την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, θεμέλιο λίθο της οποίας αποτελούν η ναυτική παράδοση και τεχνογνωσία. Ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης (Ν.Ε.) αποτελεί προϋπόθεση για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ναυτεργατικού δυναμικού ενώ μπορεί να αναδειχθεί επίσης ως αξιοσημείωτη ανταποδοτική επένδυση για την ελληνική οικονομία και την απασχόληση. Για το σκοπό αυτό, δεν απαιτείται μόνο αναβάθμιση των συντελεστών του συστήματος Ν.Ε., αλλά αναδιοργάνωση και αποτελεσματική διοίκηση και διαχείρισή του.

Στο πλαίσιο αυτό επιλύθηκαν ζητήματα και λήφθηκαν μέτρα με πρακτικό κλαδικό και κοινωνικό αντίκτυπο:

- Σε συνεργασία με τους θεσμικούς εταίρους, συγκροτήσαμε Ομάδα Έργου με πλήρεις αρμοδιότητες, μέσω της οποίας προσδιορίσαμε τους στόχους **αναδιοργάνωσης της Ν.Ε.** και προετοιμάσαμε **πολυετές πρόγραμμα 2012 - 2015** άμεσων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μέτρων, ορισμένα από τα οποία ήδη υλοποιήθηκαν (ως ακολούθως).
- **Θέσαμε υπό ενιαία διοίκηση** και καθοδήγηση όλες τις εμπλεκόμενες με τη Ν.Ε. υπηρεσίες. Με το άρθρο 1 παρ. 4γ του Ν.4150/2013, **δημιουργήσαμε νέα 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. Η Υπηρεσία ήδη προετοιμάζει υποστηρικτικά έργα όπως ιστοσελίδα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, Help και Service Desk, πλατφόρμα για εκπαίδευση από απόσταση (e-learning) κλπ.

<sup>10</sup> Αρμόδιος φορέας για την παροχή Ναυτικής Εκπαίδευσης στη χώρα μας είναι το ΥΝΑ, το οποίο ελέγχει και εποπτεύει την καλή λειτουργία των σχολών Εμπορικού Ναυτικού και προβαίνει σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για τον εκσυγχρονισμό τους. Η Εκπαίδευση των Ελλήνων Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (Πλοιάρχων και Μηχανικών) γίνεται σε **δέκα (10) Α.Ε.Ν.** που λειτουργούν στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα. Οι Ακαδημίες Πλοιάρχων και Μηχανικών Ε.Ν. ανήκουν στην βαθμίδα της Ανώτερης Τεχνικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και παρέχουν τη δυνατότητα απόκτησης διπλώματος Α΄ τάξης μετά από τετραετή επιτυχή φοίτηση. Η εισαγωγή στις εν λόγω Ακαδημίες πραγματοποιείται με συγκεκριμένες διαδικασίες, οι οποίες καθορίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία. Εκτός από τις Α.Ε.Ν. υπό την εποπτεία του Υπουργείου, λειτουργούν τρία Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), Πλοιάρχων - Μηχανικών και Ραδιοηλεκτρονικών, όπου μετεκπαιδευούνται υποχρεωτικά όλοι οι αξιωματικοί Ε.Ν. προκειμένου να εξελιχθούν επαγγελματικά ενώ επίσης παρέχεται εκπαίδευση σε διάφορα ειδικά σχολεία όπως ασφάλειας δεξαμενόπλοιων, ιατρικής φροντίδας, επιβατηγών οχηματαγωγών κλπ., τα οποία είναι απαραίτητα για τον εφοδιασμό των επαγγελματιών σπουδαστών τους με τις απαραίτητες για τη σταδιοδρομία τους πρόσθετες γνώσεις και πιστοποιήσεις. Βασικός στόχος της εκπαίδευσης η οποία παρέχεται στα **Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ)**, αποτελεί η βελτίωση των επαγγελματιών ικανοτήτων με σκοπό τη δημιουργία του κατάλληλου εξειδικευμένου ναυτεργατικού δυναμικού, που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες συνθήκες του επαγγέλματος και θα καλύπτει τις απαιτήσεις επαγγελματικής ικανότητας που καθορίζονται από τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις. Στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης λειτουργούν επίσης δύο Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ) στον Ασπρόπυργο και στην Νέα Μηχανιώνα στις οποίες παρέχεται η βασική και προχωρημένη εκπαίδευση στα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα των πλοίων σε ναυτικούς όλων των βαθμίδων. Πέραν των ανωτέρω, το ΥΝΑ ελέγχει και πιστοποιεί την επαγγελματική κατάρτιση και ικανότητα τόσο των υπολοίπων κατηγοριών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (Οικονομικών και Ηλεκτρολόγων), όσο και των κατωτέρων πληρωμάτων (καταστρώματος και μηχανής) με την παροχή και εποπτεία της εποπτεία εκπαίδευσής τους και τη διοργάνωση εξετάσεων πιστοποίησης της επαγγελματικής τους επάρκειας. Ομοίως αυτό γίνεται και για το προσωπικό ενδιαίτησης των πλοίων, όπου στους μεν θαλαμηπούλους παρέχεται εκπαίδευση στη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Θαλαμηπόλων, στους δε Μαγείρους και Φροντιστές παρέχεται πιστοποίηση της επαγγελματικής τους ικανότητας και επάρκειας μετά από διενέργεια εξετάσεων.

- Με το άρθρο 23 του Ν.4150/2013 **θεσπίσαμε «Γραφείο Σταδιοδρομίας»** κατά τα πρότυπα Πανεπιστημιακών Ιδρυμάτων. Το Γραφείο Σταδιοδρομίας υπάγεται στην Υπηρεσία Εκπαίδευσης Ναυτικών και αποσκοπεί στην οργάνωση των εκπαιδευτικών ταξιδιών και την παροχή πληροφοριών στους σπουδαστές για την σταδιοδρομία τους εν γένει, συνδέοντας στην πράξη την εκπαίδευση με τη ναυτική εργασία. Οι ενδιαφερόμενοι που επιθυμούν να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα θα έχουν τη δυνατότητα να ενημερώνονται για τις ιδιαιτερότητες του επαγγέλματος, τις ανάγκες και τις απαιτήσεις του, ενώ ταυτόχρονα θα αποκτούν μια πρώτη εικόνα της αγοράς εργασίας για την ειδικότητα για την οποία ενδιαφέρονται. **Το Γραφείο θα υποστηρίζεται από Πληροφοριακό Σύστημα και ιστοσελίδα**, προκειμένου να συνδεθεί με διαφάνεια και αποτελεσματικότητα, η προσφορά σπουδαστών Α.Ε.Ν. για την πραγματοποίηση εκπαιδευτικού ταξιδιού, με τη ζήτηση από πλευράς των ναυτιλιακών εταιρειών.
- **Ενισχύσαμε το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) με 0,5 εκατ. Ευρώ κατ' έτος**, μειώνοντας σε 0,75% από 15% το ποσό που λάμβαναν οι ενώσεις πλοιοκτητών για προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα από τις εισφορές που εισπράττει το ΝΑΤ για λογαριασμό του Κεφαλαίου. Για το 2013, μειώθηκαν ήδη οι οφειλές του ΚΝΕ από 2,66 σε 1,55 εκατ. Ευρώ. Το ΚΝΕ, οι κυριότεροι πόροι του οποίου προέρχονται από τις εισφορές πλοίων υπό Ελληνική Σημαία και πλοίων συμβεβλημένων με το ΝΑΤ, χρηματοδοτεί το σύστημα Ν.Ε. σε ποσοστό 75%. Τα τελευταία χρόνια, οι εισφορές που αποδίδει ετησίως το ΝΑΤ μειώνονται σε σχέση με τις εισφορές που έχουν καταγραφεί στον προϋπολογισμό του ΚΝΕ. Είναι προφανές ότι η οικονομική αυτοτέλεια και βιωσιμότητα του Κεφαλαίου και η ορθή εκτέλεση του προϋπολογισμού του, εξαρτώνται από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του ΝΑΤ προς το ΚΝΕ.

– Για να ενισχύσουμε περαιτέρω το ΚΝΕ, θεσπίσαμε τη δυνατότητα χρήσης - έναντι ανταλλάγματος υπέρ του Κεφαλαίου - των προσομοιωτών (simulators) των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) για την παροχή συνεχούς επιμόρφωσης στα στελέχη ναυτιλιακών εταιριών που υπηρετούν σε πλοία.

- **Ενεργοποιήσαμε και αναβαθμίσαμε με ευρύτερες αρμοδιότητες και αντιπροσωπευτικότερη σύνθεση το Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Σ.Ν.Ε.)**, κατεχοχόν γνωμοδοτικό όργανο του Υπουργείου. Κατόπιν εισήγησης του Σ.Ν.Ε. αυξήσαμε τον αριθμό των δοκίμων σπουδαστών των Α.Ε.Ν. για την περίοδο 2012 - 2013.
- **Ολοκληρώσαμε την εναρμόνιση και πιστοποίηση των Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων των Σχολών Ε.Ν. σύμφωνα με τις τροποποιήσεις (Manila Amendments) της Διεθνούς Σύμβασης STCW 1978** (Standards of Training Certification and Watch Keeping), η οποία ορίζει τα ελάχιστα κοινά πρότυπα - επίπεδα εκπαίδευσης και πιστοποίησης, με έναρξη εφαρμογής την 1.7.2013. Για την υλοποίηση του έργου η Οργανωτική Επιτροπή του Ιδρύματος Ευγενίδου, μετά από εισήγηση Επιτροπής που συγκροτήσαμε στο ΥΝΑ, ανέλαβε την προσαρμογή των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και την πιστοποίηση της εγκυρότητάς τους σύμφωνα με τις εν λόγω τροποποιήσεις.
- Ξεκινήσαμε προετοιμασία για τη **θέσπιση Εθνικού Συστήματος Αξιολόγησης και Πιστοποίησης της Ν.Ε.**, το οποίο θα περιλαμβάνει και τις διαδικασίες πιστοποίησης, αναγνώρισης και ισοτιμίας των τίτλων σπουδών των Ιδιωτικών Σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης (Ν.Ε.Κ.Ε.). Με την παρέμβαση αυτή, αίρεται η εκκρεμότητα σχετικά με τις προϋποθέσεις χορήγησης άδειας εξάσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, η οποία συνδέεται με την αξιολόγηση των δημόσιων και ιδιωτικών σχολών, την πιστοποίηση των προσόντων και των δεξιοτήτων και την αναγνώριση των τίτλων που παρέχονται από φορείς κρατών-μελών της ΕΕ. Λαμβάνοντας υπόψη τις ρυθμίσεις του άρθρου 16 του Συντάγματος και με δεδομένη την ανωτέρω προσπάθεια αναβάθμισης της δημόσιας Ν.Ε., **προωθήσαμε τον σχεδιασμό για την ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση.** Με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των ναυτικών και της εμπορικής μας ναυτιλίας με την παροχή ολικής, σταθερής και ομοιόμορφης ποιότητας επιλογών Ν.Ε. αλλά και την προσέλκυση επενδύσεων και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, καταρτίσαμε και θέσαμε σε δημόσια διαβούλευση<sup>11</sup>, για πρώτη φορά μετά το 2003 και τον εξουσιοδοτικό Ν. 3153, όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 3450/2006, σχετικό Προεδρικό Διάταγμα και Υπουργικές Αποφάσεις. Οι Ιδιωτικές Σχολές Ναυτι-

<sup>11</sup> <http://www.hcg.gr/node/4251>

κής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης (Ν.Ε.Κ.Ε.) θα λειτουργούν υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις λειτουργίας των λοιπών Σχολών Εμπορικού Ναυτικού και θα ελέγχονται και θα εποπτεύονται από το ΥΝΑ. Τα προσόντα των αποφοίτων θα πιστοποιούνται με βάση τα κριτήρια και τις διαδικασίες ενιαίου συστήματος πιστοποίησης.

### 3.3.1 Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και Υποδομές ναυτικής εκπαίδευσης

- **Αυξήσαμε κατά 180 σπουδαστές/σπουδάστριες** τον αριθμό των εισαγομένων Πλοιάρχων και Μηχανικών στις ΑΕΝ για το **ακαδημαϊκό έτος 2012 - 2013** (26.9.2012), με κοινή Απόφαση<sup>12</sup> των Υφυπουργού Παιδείας Θ. Παπαθεοδώρου και Υπουργού Ναυτιλίας & Αιγαίου Κ. Μουσουρούλη (ΑΔΑ: Β4ΤΜΟΠ-24Ψ).
- **Προκηρύξαμε έγκαιρα (7.6.013) την εισαγωγή 1.194 νέων σπουδαστών** (705 Πλοιάρχων και 489 Μηχανικών) στις ΑΕΝ **για το ακαδημαϊκό έτος 2013 - 2014**.
- Υλοποιήσαμε το σύνολο των υποβληθέντων **αιτημάτων μετεγγραφής** των σπουδαστών των ΑΕΝ για το ακαδημαϊκό έτος 2012 - 2013, λαμβάνοντας υπόψη τη δύσκολη οικονομική συγκυρία για κάθε οικογένεια, τη δυνατότητα του Κ.Ν.Ε. και κάθε Σχολής από πλευράς υποδομών και εκπαιδευτικού προσωπικού, την ανάγκη συγκράτησης των σπουδαστών και διατήρησης ικανού αριθμού σπουδαστών στις περιφερειακές ΑΕΝ.
- **Επικαιροποιήσαμε τα κριτήρια εισαγωγής στις ΑΕΝ**, προβλέποντας ως απαραίτητη προϋπόθεση την κατοχή τίτλου σπουδών ή πιστοποιητικού γνώσης της Αγγλικής γλώσσας επιπέδου τουλάχιστον Β2 για το ακαδημαϊκό έτος 2014-2015 (για λόγους προσαρμογής των υποψηφίων). Για το τρέχον έτος 2013-2014, αυξήσαμε τη μοριοδότηση γνώσης της Αγγλικής γλώσσας για τους υποψηφίους σπουδαστές (εκτός των υποψηφίων που προέρχονται από Πανελλαδικές εξετάσεις).
- **ΚΕΣΕΝ:** Με συγχρηματοδότηση από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Εθνικό Αποθεματικό Απροβλέπτων» ύψους 6 εκατ. Ευρώ για δύο χρόνια, **στηρίξαμε τους ναυτικούς αυξάνοντας στα 50 Ευρώ την ημερήσια αποζημίωση** των ειδικά καταρτιζόμενων - οικονομικών, κατώτερων πληρωμάτων,

φροντιστών κλπ. - στα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).

- Διαμορφώσαμε **πολυετή σχεδιασμό για την εκπαίδευση, εκσυγχρονισμού των κτιριακών και λοιπών υποδομών** και αντιμετώπισης των ελλείψεων στα εργαστήρια, τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό και τα εποπτικά μέσα, **συνολικού προϋπολογισμού 90 εκατ. Ευρώ, έως το 2015**.
  - Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Εκπαίδευση και διά βίου Μάθηση» 2007-2013 εντάξαμε με τη συνεργασία του Υπουργείου Παιδείας **δράσεις ύψους 35 εκατ. Ευρώ για την κάλυψη έως το 2015 του κόστους των ωρομίσθιων καθηγητών, καθώς και της επιδότησης του Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού όλων των σπουδαστών Α.Ε.Ν.**
  - Ερευνάται από τη Διαχειριστική Αρχή του Υπ. Παιδείας η επιλεξιμότητα για τη **συγχρηματοδότηση της σίτισης**<sup>13</sup> των σπουδαστών των ΑΕΝ, που είχε διακοπεί από το 2011, στο πλαίσιο της πολιτικής του Υπ. Παιδείας για την ενίσχυση της φοιτητικής μέριμνας που αφορά και τη σίτιση και την εστίαση. Ομοίως, θα διερευνηθεί για τους σπουδαστές των ΑΕΝ η έκδοση του ειδικού δελτίου εισιτηρίου για τις Αστικές Συγκοινωνίες (πάσο) που ισχύει για τους υπόλοιπους φοιτητές (δήλωση Υπουργού Παιδείας, κοινή συνέντευξη τύπου με ΥΝΑ, 4.10.2012).
  - Για τις **υποδομές**, έχουν ενταχθεί στο ΕΣΠΑ δράσεις προϋπολογισμού 6,2 εκ. ευρώ για τεχνολογικό και εκπαιδευτικό εξοπλισμό και προγραμματίζονται άλλα 13 εκατ. Ευρώ (στα ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης και Αττικής). Ανάλογα με την πρόοδο υποβολής προτάσεων και την ωριμότητα των έργων, τόσο στο εθνικό, όσο και στο περιφερειακό σκέλος του ΕΣΠΑ, είναι δυνατό να ενταχθούν περισσότερες δράσεις υποδομών.
  - Η **Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών** ανακοίνωσε το 2012 πως πρόκειται να διαθέσει 5 εκατ. Ευρώ ειδικά για τη ναυτική εκπαίδευση.
- Με το άρθρο 1 (παρ. 4γ) του Ν. 4150/13 συστήθηκε στο Υπουργείο **Διεύθυνση**, με ειδική αρμοδιότητα την εκπόνηση / ανάθεση εκπόνησης μελετών και την κατασκευή / βελτίωση των κτιριακών έργων ή εγκαταστάσεων, που ανήκουν στο Δημόσιο και στεγάζουν υπηρεσίες του ΥΝΑ, **συμπεριλαμβανομένων και αυτών των δημοσίων Ακαδημι-**

**ών Εμπορικού Ναυτικού ανά την επικράτεια**, σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας περί δημοσίων έργων. Η έλλειψη παρόμοιας διοικητικής μονάδας στο ΥΝΑ είχε δημιουργήσει σωρεία προβλημάτων για τις υποδομές των ΑΕΝ.

- Με διάταξη του Ν. 4081/12 «Περιστολή δημοσίων δαπανών, ρύθμιση θεμάτων δημοσιονομικών ελέγχων και άλλες διατάξεις», **νομιμοποιήσαμε το σύνολο των κτιρίων του συγκροτήματος της Α.Ε.Ν. Μακεδονίας**. Η νομιμοποίηση κατέστη επιτακτικά αναγκαία προκειμένου να εκτελεστούν επείγουσες εργασίες συντήρησης και επισκευής μεγάλης κλίμακας που, όμως, προϋποθέτουν οικοδομική άδεια, η έκδοση της οποίας ήταν αδύνατον να αποκτηθεί χωρίς να διακινδυνεύσει η χρηματοδότησή τους από ιδιωτικές δωρεές (πχ ABS) και από το ΕΣΠΑ λόγω καθυστερήσεων.
- Με το άρθρο 27 του Ν.4150/2013 **νομιμοποιήσαμε όλες τις εκκρεμότητες των κτιριακών εγκαταστάσεων των ΑΕΝ: Ασπροπύργου, Σύρου, Ηπείρου και Χίου**. Η ενέργεια αυτή αποτελεί προϋπόθεση για την αξιοποίηση πόρων του ΕΣΠΑ, καθώς και την εκτέλεση επισκευαστικών έργων με ιδιωτική χρηματοδότηση λ.χ. το πρότυπο κτιριακής παρέμβασης - αναβάθμισης των κτιριακών υποδομών και εξοπλισμού του ΚΕΣΕΝ με χρηματοδότηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (Η τριμερής σύμβαση ΥΝΑ - ΕΕΕ - Κατασκευαστή, κυρώθηκε με την παράγραφο 8 του άρθρου 247 του ν. 4072/2012).
- **Από κοινού με τους κοινωνικούς εταίρους, αναζητήσαμε λύσεις για την επιτυχία του συστήματος εναλλασσόμενης εκπαίδευσης**<sup>14</sup>. Στις 23.11.2012 καταλήξαμε σε πλαίσιο συμφωνίας με την ΠΝΟ και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, για την αντιμετώπιση του σοβαρού προβλήματος **εξεύρεσης πλοίων για την πραγματοποίηση του Α' και Β' εκπαιδευτικού ταξιδιού των δοκίμων σπουδαστών των Α.Ε.Ν.**, η έγκαιρη πραγματοποίηση του οποίου αποτελεί προϋπόθεση για την ολοκλήρωση της εκπαιδευτικής διαδικασίας και σημαντικό παράγοντα αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης και προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα:
  - Με το άρθρο 21 του Ν.4150/2013 διευκολύνουμε τη διενέργεια των εκπαιδευτικών ταξιδιών των σπουδαστών, δια της **υποχρέωσης για τις**

**ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Ν. 27/1975 να ναυτολογούν σε κάθε πλοίο που διαχειρίζονται, ανεξαρτήτως σημαίας, κατ' ελάχιστον έναν σπουδαστή για κάθε εκπαιδευτική περίοδο**, ενώ θεσπίσαμε κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης αυτής. Τέλος, με σκοπό την αύξηση των προσφερόμενων θέσεων, δώσαμε τη δυνατότητα ναυτολόγησης σπουδαστών Α.Ε.Ν. και σε πλοία ξένης σημαίας για την πραγματοποίηση των εκπαιδευτικών τους ταξιδιών με αναγνώριση της θαλάσσιας αυτής υπηρεσίας ως προαγωγικής.

- Παράλληλα, με **Υπουργική Απόφαση για το 2013** δώσαμε τη δυνατότητα κατ' εξαίρεση **άμεσης εγγραφής** στο Β' και Δ' εξάμηνο όλων των σπουδαστών που δεν συμπλήρωσαν την ελάχιστη απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία, **προκειμένου να μην διακόψουν τις σπουδές τους αν δεν έχουν πραγματοποιήσει ακόμα το εκπαιδευτικό ταξίδι**, επιλύοντας το σοβαρό αυτό κοινωνικό ζήτημα. Για τον ίδιο λόγο, μειώσαμε τον ελάχιστο απαιτούμενο συνολικό χρόνο Α' και Β' εκπαιδευτικού ταξιδιού από 8 σε 7 μήνες, επεκτείνοντας ταυτόχρονα τον παρεχόμενο χρόνο για την πραγματοποίηση των ταξιδιών από 2 σε 3 χρόνια. Στο σχετικό **Κανονισμό Σπουδών**, προβλέφθηκε επίσης η δυνατότητα συνέχισής τους στα επόμενα εξάμηνα φοίτησης, ακόμη και όταν τα ταξίδια που πραγματοποίησαν οι σπουδαστές είχαν συνολική διάρκεια τουλάχιστον 7 μηνών. Η θαλάσσια εμπειρία που υπολείπεται κάθε φορά, θα πρέπει να συμπληρώνεται πριν την απόκτηση του πτυχίου της Σχολής και μέσα στα όρια που καθορίζονται στον Κανονισμό.

**Αντιμετωπίσαμε τα άμεσα προβλήματα εκπαιδευτικού προσωπικού των ΑΕΝ:**

- Με το άρθρο 6 του Ν. 4081/12, εξαιρέσαμε από τον Ν. 3863/2010 μέχρι την 31.12.2014 τους συνταξιούχους NAT (Πλοιάρχους, Μηχανικούς, Ραδιοτηλεγραφητές) - εκπαιδευτές ναυτικών μαθημάτων με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και ωριαία αντιμισθία (οι περιορισμοί και οι μειώσεις των συντάξεών τους, είχαν ως αποτέλεσμα να μην προσέρχονται ως υποψήφιοι προς πρόσληψη και οι θέσεις στις Σχολές να παραμένουν κενές).

<sup>12</sup> <http://static.diavgeia.gov.gr/doc/%CE%924%CE%A4%CE%9C%CE%9F%CE%A0-24%CE%A8>

<sup>13</sup> Η η δυνατότητα σίτισης σε φοιτητικές Εστίες των Πανεπιστημίων ή ΤΕΙ, εάν βρίσκονται τέτοιες Εστίες στους τόπους που υπάρχουν σπουδαστές των ΑΕΝ.

<sup>14</sup> Σύμφωνα με το σύστημα το οποίο βασίζεται σε διεθνή πρότυπα, οι σπουδαστές για να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους, πρέπει να ναυτολογηθούν για την πραγματοποίηση εκπαίδευσης επί πλοίου.

- Με το άρθρο 20 του Ν.4150/2013, βελτιώσαμε τη διαδικασία παράτασης θητείας και μονιμοποίησης των με τριετή θητεία επίκουρων καθηγητών εφαρμογών και μελών ειδικού διδακτικού προσωπικού των ΑΕΝ, τροποποιώντας το σχετικό Ν. 3450/2006.
- Εξασφαλίσαμε πόρους για την πρόσληψη συνολικά **244 ωρομίσθιων** εκπαιδευτικών Α.Ε.Ν.-Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. διαφόρων ειδικοτήτων. Ειδικότερα, για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών των Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. προσλήφθηκαν σύμφωνα με τη νομοθεσία και μετά από σχετική έγκριση, 33 ωρομίσθιοι διαφόρων ειδικοτήτων με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου.

Σημειώνονται πάντως ως θέματα προς αντιμετώπιση οι αντικειμενικές δυσκολίες προσέλκυσης εκπαιδευτών υψηλού επιπέδου, λόγω έλλειψης προσοντολογίου, κινήτρων και διαδικασιών αξιολόγησής τους, καθώς και η ελλιπής ενημέρωση των εκπαιδευτών που υπηρετούν σχετικά με τη σύγχρονη ναυτική τεχνολογία, η έλλειψη πρόσφατης εμπειρίας στη θάλασσα, η αδυναμία μετεκπαίδευσής τους κ.ο.κ.

### 3.4. Ναυτική Εργασία

Η ναυτική εργασία, χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευελιξία ως προς το χρόνο, το είδος, τις συνθήκες απασχόλησης και το γεωγραφικό χώρο στον οποίο παρέχεται. Πρόκειται για ιδιομορφίες που αναγνωρίζονται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, με τη θέσπιση εξαιρέσεων από τα κοινά πλαίσια οριζόντιων ρυθμίσεων. Η ναυτική εργασία συνδέεται άμεσα με τη ναυτική εκπαίδευση (όπως αναφέρθηκε ανωτέρω), τη βελτίωση των δεξιοτήτων των ανέργων ναυτικών και τις εκάστοτε συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού. Επίσης σχετίζεται με τη δραστηριοποίηση των υπό Ελληνική σημαία πλοίων και τις οργανικές συνθέσεις πληρώματος και, ως εκ τούτου, εντάσσεται στις ειδικότερες επιδιώξεις προσέλκυσης πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Οι όροι αμοιβής και εργασίας των ναυτικών για διάφορες κατηγορίες πλοίων καθορίζονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις και από τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (Σ.Σ.Ε), το περιεχόμενο των οποίων καταρτίζεται με ελεύθερες διαπραγματεύσεις μεταξύ εκπροσώπων των οικείων εφοπλιστικών και ναυτεργατικών οργανώσεων, χωρίς την παρέμβαση της Διοίκησης.

Στο πλαίσιο αυτό, απαιτείται αναζήτηση ισορροπίας ανάμεσα στους στόχους προστασίας των εργαζομένων και διατήρησης της ανταγωνιστικότητας στο διεθνοποιημένο περιβάλλον εντός του οποίου λειτουργεί η ναυτιλία.

Παράλληλα, μόνο ένα οργανωμένο και εκτεταμένο δίκτυο γραφείων, όπως το GENE με τα κατά τόπους παραρτήματά του στις Λιμενικές Αρχές του εσωτερικού και εξωτερικού, μπορεί να εξυπηρετεί τις εξειδικευμένες ανάγκες της ναυτικής εργασίας. Υπό αυτό το πρίσμα και όσον αφορά στα θέματα Οίκου Ναύτου, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί πληρότητα παροχής υπηρεσιών σε όλο τον ελλαδικό χώρο και κυρίως στις περιοχές, όπου οι ναυτικοί αντιπροσωπεύουν μεγάλο ποσοστό σε σχέση με το σύνολο του τοπικού πληθυσμού.

Προσεγγίσαμε όλα σχεδόν τα ζητήματα του ναυτικού επαγγέλματος αρμοδιότητας του Υπουργείου, που έχουν σημαντικό αντίκτυπο στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους. Στο πλαίσιο της προσπάθειας αυτής:

- Σε συνεχή διαβούλευση και συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους, **διαμορφώσαμε τις κανονιστικές πράξεις για την εφαρμογή, από 20.8.2013, της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 MLC («Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών»)** και την **έγκαιρη πιστοποίηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων** σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση. Η MLC, όπως προαναφέρθηκε, ρυθμίζει με μεγάλη λεπτομέρεια θέματα συνθηκών και όρων απασχόλησης, ενδίατησης και τροφοδοσίας, ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας, ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών.
- **Αναβαθμίσαμε το GENE** ώστε, μεσοπρόθεσμα, να μπορεί ως θεσμοθετημένος φορέας για τη διαμεσολάβηση και την εύρεση εργασίας, να προσφέρει περαιτέρω υπηρεσίες κατά τα πρότυπα των ΚΕΠ, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του Έλληνα ναυτικού.
  - Το GENE έλαβε **διαχειριστική επάρκεια** προκειμένου να μπορεί να αναλαμβάνει, ως δικαιούχος του ΕΣΠΑ, συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα.
  - Προβλέφθηκαν και προετοιμάζονται: α) ιστότοπος στην ελληνική και αγγλική, β) σύστημα μηχανοργάνωσης και έκδοση μαγνητικής κάρτας, μέσω της οποίας θα παρέχονται υπηρεσίες όπως η καταβολή επιδόματος ανεργίας, ο έλεγχος πιστοποιητικών κλπ. και γ) σύστημα καταγραφής και επεξεργασίας στατιστικών στοιχείων σχετικά με το διαθέσιμο ναυτεργατικό δυναμικό προκειμένου να μπορεί το ΥΝΑ να χαράζει πολιτικές για την αγορά ναυτικής εργασίας. Το στατιστικό αυτό σύστημα θα συμβάλει επίσης στον εξορθολογισμό των επιδομάτων ανεργίας.
  - Διερευνήθηκε κάθε συγκεκριμένη καταγγελία που αφορά στη μιστοεία για εξεύρεση ναυτικής

εργασίας και όπου διαπιστώθηκαν παραβάσεις κινήσαμε τη διαδικασία επιβολής των αυστηρών κυρώσεων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία.

- Μεριμνήσαμε για την ενημέρωση του GENE από τις Λιμενικές Αρχές, προκειμένου να μπορεί να θέτει υπόψη των εταιριών τη διαθεσιμότητα προς εργασία ναυτικών που έχουν εγγραφεί στους οικείους καταλόγους του. Για τη δραστηριοποίηση των Λιμενικών Αρχών στον τομέα αυτό, προχωρήσαμε σε αυστηρούς περιοδικούς ελέγχους.
- Διασφαλίσαμε την αυτοτέλεια του GENE έναντι της πρότασης συγχώνευσης με τον ΟΑΕΔ, η οποία δεν λάμβανε υπόψη συγκεκριμένες νομικές και διοικητικές ιδιαιτερότητες (βλ. σημείο σχετικά με τη συγχώνευση GENE – Οίκου Ναύτου).

- Μέσω του GENE, **σχεδιάσαμε και θέσαμε σε εφαρμογή το πιλοτικό πρόγραμμα «ΝΕΑΡΧΟΣ» προϋπολογισμού 6.423.150 Ευρώ.** Το πρόγραμμα συγχρηματοδοτείται από το **Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ)** στο πλαίσιο του «Σχεδίου Δράσης στοχευμένων παρεμβάσεων ενίσχυσης της απασχόλησης και της επιχειρηματικότητας

**Αξίζει να σημειωθεί ότι το GENE για πρώτη φορά στην ιστορία του διαχειρίζεται Κοινοτικούς πόρους και συμμετέχει σε ευρωπαϊκό πρόγραμμα.**

νών» του Υπουργείου Εργασίας. Το πρόγραμμα παρέχει σε ανέργους νέους ναυτικούς, 18 έως 29 ετών, θεωρητική κατάρτιση και πρακτική άσκηση επί πλοίου με κίνητρα (ικανοποιητική αποζημίωση, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη), προκειμένου να αποκτήσουν δεξιότητες και εργασιακή εμπειρία και να έρθουν σε επαφή με πιθανούς μελλοντικούς εργοδότες τους. Η κατάρτιση συνδέεται με τις απαιτήσεις της STCW και της Οδηγίας 2012/35/ΕΕ (αυτοματισμοί, σύγχρονες τεχνολογίες, θέματα ασφαλείας κλπ.) κ.α.. Το πρόγραμμα θα διαρκέσει έως το τέλος του 2015 και αναμένεται να ωφελήσει 1.000 ανέργους νέους ναυτικούς όλων των ειδικοτήτων. Πρόκειται για το πρώτο πρόγραμμα που εφαρμόζεται στην Ελλάδα για την ενίσχυση της απασχόλησης των ανέργων νέων ναυτικών και συγχρηματοδοτείται από την Ε.Ε. Η πρώτη πρόσκληση εκδόθηκε τον Απρίλιο του 2013.

<sup>15</sup> Η επιδότηση ανέργων ναυτικών και οι προϋποθέσεις χορήγησης επιδόματος ανεργίας ρυθμίζονται σύμφωνα με το π.δ. 228/1998 (ΦΕΚ 176 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τα π.δ. 110/2000 (ΦΕΚ 104 Α'), π.δ. 281/2001 (ΦΕΚ 196 Α') και π.δ. 64/2003 (ΦΕΚ 65 Α'). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι από τους 4.438 προσφερόμενους προς εργασία ναυτικούς όλων των ειδικοτήτων οι οποίοι είχαν καταγραφεί πανελλαδικά τον Ιανουάριο 2013, επίδομα ανεργίας λαμβάνουν μόνον 992, δηλ. ποσοστό 22,35%. Η διαφορά μεταξύ καταγεγραμμένων ανέργων ναυτικών και εκείνων που λαμβάνουν το επίδομα, οφείλεται στις αυστηρές προϋποθέσεις που θέτει η νομοθεσία, αλλά και στο χαμηλό του ύψος που ανέρχεται στα 294 Ευρώ για τους έγγαμους /διαζευγμένους ανέργους ναυτικούς και 235 Ευρώ μηνιαίως για τους άγαμους, ενώ το αντίστοιχο επίδομα ανεργίας στον ΟΑΕΔ φθάνει τα 360 Ευρώ.

- **Παράλληλα, σχεδιάσαμε δύο επιπλέον επιδοτούμενες δράσεις αναβάθμισης των γνώσεων και των δεξιοτήτων ανέργων ναυτικών:**

**(α) Κύκλους κατάρτισης στις νέες απαιτήσεις της STCW και της Οδηγίας 2012/35/ΕΕ μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού» του Υπουργείου Εργασίας, προϋπολογισμού 6 εκατ. Ευρώ** για την τριετία 2013 - 2015. Στο πρόγραμμα αυτό που επίσης εντάσσεται στο ανωτέρω Σχέδιο Δράσης, θα συμμετέχουν άνεργοι ναυτικοί ανεξαρτήτως ειδικότητας, με προτεραιότητα στους εγγεγραμμένους στο GENE κατόχους κάρτας ανεργίας που όμως δεν συγκεντρώνουν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για χορήγηση σχετικού επιδόματος ανεργίας<sup>15</sup>.

**(β) Δράσεις συνεχιζόμενης επαγγελματικής κατάρτισης για ανέργους ναυτικούς, έξω από το πλαίσιο του ναυτικού επαγγέλματος,** με ανακατεύθυνση στην αυτοαπασχόληση και την ίδρυση νέας επιχείρησης, **προϋπολογισμού 4 εκατ. Ευρώ.** Το πρόγραμμα αφορά κατάρτιση ναυτικών που επιθυμούν να αναπτύξουν επιχειρηματική δραστηριότητα εκτός του πλαισίου του ναυτικού επαγγέλματος, ως αυτοαπασχολούμενοι, σε συνδυασμό με συμβουλευτικές υπηρεσίες σε θέματα επιχειρηματικής λειτουργίας.

Σημειώνεται ότι οι ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος μαζί με τη δυσκολία αποτύπωσης της ναυτικής ανεργίας, σε συνδυασμό με τους κανόνες του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου το οποίο συγχρηματοδοτεί μόνο πολιτικές ενεργούς απασχόλησης, δυσχεραίνουν το σχεδιασμό στοχευμένων δράσεων υπέρ της ναυτικής απασχόλησης, όπως έχει επισημανθεί στην αρμόδια Διαχειριστική Αρχή του Υπουργείου Εργασίας. Το ΥΝΑ με βάση την εμπειρία από την ανωτέρω προσπάθεια, θα συμμετάσχει στη διαμόρφωση του ΕΣΠΑ 2014 - 2020, τεκμηριώνοντας τεχνοκρατικά την αναγκαιότητα προσαρμοσμένης εφαρμογής των εν λόγω κανόνων στις ιδιαιτερότητες αυτές.

- Με το άρθρο 19 του Ν.4150/2013, **καταρτίζεται για πρώτη φορά «Μπρώο Ενεργών Ναυτικών»**, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας & Αιγαίου, κατόπιν δημόσιας πρόσκλησης.

- Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων του Υπουργείου με την **τρίκα Ε.Ε.- Ε.Κ.Τ. – Δ.Ν.Τ.**, παρουσιάστηκε **αναλυτικά, τεκμηριώθηκε και αναγνωρίστηκε η ιδιαιτερότητα της ναυτικής εργασίας** σε διεθνές επίπεδο (MLC, ILO/IMO), όπως και στην Κοινοτική νομοθεσία (Οδηγία 2009/13/ΕΚ), καθώς και η αναγκαιότητα και χρησιμότητα των **Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας (ΣΣΕ)**. Η τριμερής επιθυμία εξίσωση των όρων εργασίας στη θάλασσα με τα ισχύοντα στη στεριά. Το ΥΝΑ, με εκτενή επιχειρηματολογία, υποστήριξε επιτυχημένα πως δεν δικαιολογούνται αυθαίρετες οριζόντιες εξισώσεις μεταξύ κλάδων, ή επαγγελματιών, ειδικά σε ένα τόσο ιδιόμορφο πεδίο όπως η ναυτεργασία. Το θέμα της ανταγωνιστικότητας είναι πιο περίπλοκο και η επίκλησή του για τέτοιες αλλαγές οφείλει να είναι τεκμηριωμένη. Έτσι, διατηρήθηκε η δυνατότητα σύναψης ΣΣΕ στο εθνικό θεσμικό πλαίσιο, όπως και άλλες ρυθμίσεις, που είχαν εντωμεταξύ καταργηθεί σε άλλους τομείς της οικονομίας. **Πράγματι, στις 6 Ιουνίου 2013 υπεγράφη νέα ΣΣΕ** μεταξύ της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) και του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ). Η προηγούμενη ΣΣΕ στην ακτοπλοΐα είχε λήξει από τα τέλη του 2011.

- Στο ανωτέρω πλαίσιο, **καταβάλαμε κάθε δυνατή προσπάθεια για να δημιουργηθούν χιλιάδες νέες θέσεις ναυτικής εργασίας, προτείνοντας ειδική διάταξη στο πολυνομοσχέδιο του ΥΝΑ (προταθέν άρθρο 19<sup>16</sup>)**, σύμφωνα με την οποία, εφόσον **δεν υπάρχει** υπογεγραμμένη Σ.Σ.Ε., **τότε** κατώτερα πληρώματα στα ποντοπόρα πλοία<sup>17</sup> και στα σκάφη αναψυχής μπορούν να υπογράφουν ελεύθερα ατομικές συμβάσεις. Η διατύπωση αυτή αποτελούσε μια θεσμική διευκρίνιση που ισχύει άλλωστε καθολικά. Επίσης, για την προστασία των ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των ναυτικών, είχε προβλεφθεί στο προταθέν άρθρο ότι το ποσό επί του οποίου θα υπολογίζονταν οι εισφορές θα αποφαινόταν με Κοινή Υπουργική Απόφαση, ώστε να είναι το ίδιο για όλους και να μην δημιουργούνται αδικίες. Όμως το άρθρο δεν υπερψηφίστηκε, παρά τις επανειλημμένες βελτιώσεις που επήλθαν σύμφωνα και με προτάσεις των Βουλευτών. Η επιμονή ορισμένων για αναφορά στον ελάχιστο μισθό της International Transport Workers' Federation (ITF) ή του ILO, δεν μπορούσε να γίνει αποδεκτή, με συμφωνία των υπηρεσιών του ΥΝΑ, καθώς θα επέφερε πιθανώς το αντίθετο

από το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα: οι ατομικές συμβάσεις σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσαν να είναι κατώτερες από τα διεθνή πρότυπα, τα οποία δεσμεύουν τη νομοθεσία της Ελλάδας χωρίς να απαιτείται προς τούτο άλλη ειδική πρόβλεψη.

- Το ΥΝΑ, παράλληλα με τις πρωτοβουλίες για την ανεργία και την επιτυχή διαπραγμάτευση για τη διατήρηση των ΣΣΕ, **ενόψει των σοβαρών προβλημάτων βιωσιμότητας του ακτοπλοϊκού κλάδου** που θα οδηγούσε με μαθηματική βεβαιότητα σε πολύ μεγαλύτερη ανεργία, καθώς και σε διατάραξη του συγκοινωνιακού έργου, **παρενέβη σε σημεία του αμετάβλητου από το 1973 θεσμικού πλαισίου**, τα οποία κρίθηκαν εύλογα από πλευράς του ελληνικού δημοσίου και είχαν τη θετική εισήγηση των αρμοδίων υπηρεσιών.
- Έτσι, με το Ν.4150/2013 **λήφθηκαν μέτρα μείωσης του λειτουργικού κόστους για λόγους ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και, παράλληλα, διαμόρφωσης βιώσιμης προοπτικής για τον κλάδο**. Τα βασικότερα από τα μέτρα αυτά είναι:
  - **μισθοδοσία εργαζομένων μόνο για το διάστημα στο οποίο εργάζονται επί του πλοίου,**
  - **προσαρμογή του αριθμού του προσωπικού γενικών καθηκόντων στις εσωτερικές ακτοπλοϊκές γραμμές στις πραγματικές ανάγκες,** με βάση το είδος του πλοίου και το μέγεθος του μεταφορικού έργου (ή το πλήθος των μεταφερόμενων επιβατών και οχημάτων), ήτοι με δυνατότητα μείωσης της υποχρέωσης στελέχωσης για το προσωπικό γενικών καθηκόντων σωρευτικά έως 50%, μόνο για τη χειμερινή περίοδο (5 μήνες).
  - **δυνατότητα ίδιας σύνθεσης πληρώματος στις διεθνείς γραμμές με αυτής των πλοίων ξένης σημαίας,** όπως στην Αδριατική, προκειμένου να ισχύσουν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των ελληνικών και των υπόλοιπων Κοινοτικών πλοίων και να μην αφανισθεί η ελληνική σημαία. Οι διεθνείς γραμμές διαφοροποιούνται από τις εσωτερικές σε σημαντικό εύρος παραμέτρων.

Στο ανωτέρω πλαίσιο:

- **Δεν υπήρξε καμία μείωση υποχρεώσεων προσωπικού που θα μπορούσε να θέσει σε αμφισβήτηση την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.** Οι διατάξεις για τη σύνθεση του πληρώματος προ-

σαρμόστηκαν στις μειωμένες ανάγκες σε προσωπικό γενικών καθηκόντων, μόνο κατά τη χειμερινή περίοδο, στις συνθήκες του ανταγωνισμού.

- **Δεν υπήρξε καμία επίπτωση στη δρομολογική εξυπηρέτηση των γραμμών, η οποία παραμένει υποχρεωτική σε ετήσια βάση,** καθώς το θεσμικό πλαίσιο δίνει τη δυνατότητα και προβλέπει συγκεκριμένες διαδικασίες για ακινησία ή επισκευές, όταν αυτές δεν επηρεάζουν τη συγκοινωνιακή κάλυψη των νησιών. Συγκεκριμένα, η κατάργηση της υποχρεωτικής στελέχωσης των πλοίων κατά το διάστημα της ακινησίας τους, δεν επηρεάζει την ετήσια εξυπηρέτηση της γραμμής.

Σύμφωνα με ανεξάρτητες κλαδικές μελέτες, τα μέτρα αυτά του Ν.4150/2013 **αναμένεται να έχουν θετική επίδραση στη βιωσιμότητα της ακτοπλοΐας**, η οποία πρέπει να συνεχίζει την αδιάλειπτη λειτουργία της για την εδαφική συνοχή της χώρας, προς όφελος των νησιωτών και της ελληνικής κοινωνίας και οικονομίας (βλ. Κεφ. 5.2 για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες -ακτοπλοΐα), καθώς και -προφανώς- των εργαζομένων στον κλάδο.

Σε όλη αυτή την προσπάθεια, **επιδιώξαμε ειλικρινή και εποικοδομητική συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους**. Η ενδυνάμωση των θεσμικών σχέσεων μπορεί να αποδώσει σημαντικά αποτελέσματα, όπως συνέβη με το πλαίσιο συμφωνίας για τη ναυτική εκπαίδευση που αποφασίστηκε κατά την τριμερή συνάντηση (23.11.2012) ΥΝΑ, ΠΝΟ και ΕΕΕ, προς όφελος των σπουδαστών και της ελληνικής ναυτιλίας.

Στο πνεύμα αυτό:

- **Προχωρήσαμε στην άρση της Πολιτικής Κινητοποίησης** (υπ. αριθμ. πρωτ. Υ207/2012 απόφαση του Πρωθυπουργού) των πληρωμάτων δρομολογημένων Επιβατηγών, Επιβατηγών Οχηματαγωγών και Φορτηγών Οχηματαγωγών πλοίων και της επίταξης των υπηρεσιών τους που ήταν σε ισχύ από το 2010 (απόφαση υπ' αριθμ. Υ290/2010).
- Διενεργήσαμε, από 31 Οκτωβρίου έως 5 Δεκεμβρίου 2012, **διακριτή διαβούλευση για την τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας**, ανοικτή σε κάθε ενδιαφερόμενο.
- Για την οργάνωση και συστηματοποίηση του διαλόγου με βάση τις αρχές της **MLC**, την καταγραφή και δημοσιοποίηση συμπερασμάτων και κατευθύνσεων, καθώς και την υποβολή εισηγήσεων στον Υπουργό Ναυτιλίας & Αιγαίου επί των σχετικών ζητημάτων, **με το άρθρο 25 Ν.4150/2013 συ-**

**στήσαμε τριμερές συλλογικό όργανο διαβούλευσης και διατύπωσης απόψεων, με τίτλο «Διάσκεψη επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας» (Forum).** Υπό το πλαίσιο των απαιτήσεων που διέπουν διαχρονικά τις θαλάσσιες μεταφορές, η ενεργοποίηση του εν λόγω οργάνου μπορεί να προσφέρει σημαντικά στην Ελληνική ναυτιλία, υπό την προϋπόθεση ότι ο διάλογος θα βασίζεται στις αρχές της αλληλεγγύης, της υπευθυνότητας και της αντιπροσωπευτικότητας.

- **Επιδιώξαμε διαρκή συνεργασία με τη διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ).** Ο Υπουργός Κ. Μουσουρούλης απάντησε εγγράφως (15.10.012) σε ευρύ φάσμα ζητημάτων που είχε θέσει η ΠΝΟ, την οποία προσκάλεσε (30.10.2012 και 1.11.2012) να συμμετάσχει ενεργά στον κοινωνικό διάλογο για τη ναυτεργασία και στην προαναφερθείσα ανοικτή δημόσια διαβούλευση για τα θέματα ακτοπλοΐας.

- **Αντίστοιχες προσπάθειες καταβλήθηκαν για την ομαλοποίηση της καταβολής των μισθών των ναυτικών,** όπως και έγινε στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων, με την ενεργοποίηση κάθε δυνατού διοικητικού και δικονομικού μέσου και την άσκηση διαρκούς πίεσης προς τις εταιρείες. Σε περίπτωση μη καταβολής μισθών, τόσο από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ, όσο και από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, γίνονται διοικητικές παρεμβάσεις προς τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, προκειμένου να αναλάβουν άμεσα ενέργειες προς εκπλήρωση των οικονομικών τους υποχρεώσεων προς τους ναυτικούς. Από την ανασύσταση του ΥΝΑ έως και τα τέλη Μαΐου 2013, έγιναν περίπου 280 έγγραφες διοικητικές παρεμβάσεις και σχηματίστηκαν 30 δικογραφίες.

- Η ΠΝΟ στο πλαίσιο διαβούλευσης για το πολυνομοσχέδιο του ΥΝΑ, ενώ αιτήθηκε έγγραφες απαιτήσεις στα αιτήματά της οι οποίες και στάλθηκαν, χωρίς, ωστόσο, να ληφθούν υπόψη, **στις 5.2.2013, αποφάσισε -με οριακή πλειοψηφία μίας ψήφου- τη συνέχιση των κινητοποιήσεων.** Η απόφαση αυτή δεν άφηνε περιθώριο συνέχισης του διαλόγου, ενώ η εφαρμογή της θα απέκοπτε πλέον τα νησιά για πάνω από μία εβδομάδα. Κατόπιν τούτου και προκειμένου να αποκατασταθεί η ομαλότητα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και να μην υπάρξει περαιτέρω αποκλεισμός και έλλειψη εφοδιασμού των νησιών, κατόπιν εισήγησης του Υπουργού, ο Πρωθυπουργός διέταξε την **πολιτική κινητοποίηση των πληρωμάτων**, εξουσιοδοτώντας την επίταξη των υπηρεσιών τους.

<sup>16</sup> Άρθρο 17 στη δημόσια διαβούλευση του Δεκεμβρίου 2012 <http://www.opengov.gr/ythynal/?p=158>, Άρθρο 19 στο κατατεθέν στη Βουλή νομοσχέδιο.

<sup>17</sup> Από δεκαετίες υπάρχει σημαντική μείωση στην απασόληση Ελλήνων ναυτικών ως κατώτερα πληρώματα της ποντοπόρου.

- Σημειώνεται πως ορισμένα αιτήματα της ΠΝΟ είτε άπτονταν της οικονομικής πολιτικής και των ευρύτερων δεσμεύσεων της χώρας και δεν ήταν δυνατόν να ικανοποιηθούν για κανένα κλάδο υπό την παρούσα δύσκολη συγκυρία, είτε αφορούσαν διμερή θέματα μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων, των οποίων η επίλυση όμως είχε, σύμφωνα με τα ανωτέρω, δρομολογηθεί με μεγάλες προσπάθειες που κατεβλήθησαν από πλευράς Υπουργείου (π.χ. ΣΣΕ). Ειδικότερα για το αίτημα αντιμετώπισης της ναυτικής ανεργίας, **το ΥΝΑ κατέβαλε αποδεδειγμένα προσπάθειες, όπως προαναφέρθηκε π.χ. η αξιοποίηση του ΕΣΠΑ για τη στήριξη της ναυτικής εργασίας, η διατήρηση της αυτοτέλειας του Οίκου Ναύτου, η αναβάθμιση του ΓΕΝΕ, κ.α.**

### 3.5. Κοινωνικές δομές ναυτιλίας – Οίκος Ναύτου

Μετά από σειρά παλαιότερων πολιτικών αποφάσεων και ορισμένων πρόχειρων ρυθμίσεων, **το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Πρόνοιας** ανέλαβε στις αρχές του 2012 την εποπτεία του **NAT** και των περισσότερων συγγενών Ταμείων και Λογαριασμών, με εξαίρεση το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.) και το Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας (Κ.Π.Υ.) που παρέμειναν στην εποπτεία του ΥΝΑ. Κατά συνέπεια, οι διοικητικές δυσλειτουργίες επηρέασαν αρνητικά δομές όπως ο **Οίκος Ναύτου (Ο.Ν.)** ο οποίος υπαγόταν στο πρ. ΥΕΝ από την ίδρυσή του και για 90 χρόνια, από το 1927, με αντικείμενο την περίθαλψη, την προστασία της υγείας και την πρόνοια των εν ενεργεία και των συνταξιούχων ναυτικών και των οικογενειών, καθώς και την επιδότηση της ανεργίας. Ταυτόχρονα, μετά από σειρά άλλων ρυθμίσεων, ο κλάδος «Παροχής Υπηρεσιών Υγείας σε Είδος» αποσπάσθηκε από τον Ο.Ν. και εντάχθηκε στον Ε.Ο.Π.Υ.Υ., εποπτείας των Υπουργείων Εργασίας και Υγείας. Οι ρυθμίσεις αυτές για τον εξορθολογισμό του ασφαλιστικού συστήματος έγιναν βεβαιωμένα, με αισθητές έως σήμερα δυσλειτουργίες.

Τα ανωτέρω είναι γεγονός ότι δημιούργησαν δυσαρέσκεια και σύγχυση στους ασφαλισμένους, οι οποίοι αναγκάστηκαν να απευθύνονται για τα θέματά τους σε δυο φορείς, προκάλεσαν δε σφοδρές διαμαρτυρίες αναφορικά με την επάρκεια και την προσβασιμότητα των ναυτικών στις υπηρεσίες υγείας. Επομένως, κατά το γενικό επανασχεδιασμό στο χώρο της υγείας, **προωθήσαμε ρυθμίσεις με το Ν.4150/2013, με τις οποίες:**

- **Δώσαμε στον Ο.Ν. τη δυνατότητα να παρέχει υπηρεσίες υγείας στο κεντρικό του κατάστημα και τα παραρτήματά του, από γιατρούς που ανήκουν οργανικά στον Ε.Ο.Π.Υ.Υ.** (άρθρο 53 παρ. 1).
- **Διασφαλίσαμε τη στέγαση του Ο.Ν. σε ακίνητα κυριότητας του NAT** με δυνατότητα παραχώρησής τους κατά χρήση στον Ο.Ν. (άρθρο 53 παρ. 2), καλύπτοντας έτσι το νομοθετικό κενό που δημιούργησε η μεταφορά της εποπτείας του NAT από το πρ. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο Υπουργείο Εργασίας. Σημειώνεται ότι ο Ο.Ν. λειτουργεί επί δεκαετίες εγκατεστημένος στα συγκεκριμένα ακίνητα, κυριότητας NAT.
- Με σκοπό την καταγραφή και συστηματοποίηση μιας δαιδαλώδους νομοθεσίας, εξουσιοδοτήθηκε, με Προεδρικό Διάταγμα, **η δυνατότητα κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο όλων των νομοθετικών διατάξεων που αφορούν στον Ο.Ν.** (άρθρο 53 παρ. 3).
- Μειώσαμε το πλήθος των απαιτούμενων πράξεων και συντομεύσαμε τη διαδικασία κατανομής του ποσοστού των εισφορών των εν ενεργεία ναυτικών και των πλοιοκτητών που αναλογεί στον Ο.Ν., ώστε ο οικονομικός προγραμματισμός του να εναρμονίζεται με τις απαιτήσεις της υφιστάμενης νομοθεσίας (άρθρο 53, παρ. 4 και 5). Συγκεκριμένα, από 1.1.2014, καταργείται μια εξαιρετικά πολύπλοκη διαδικασία χρηματοδότησης που σήμερα διενεργείται από το NAT σε τριμηνιαία βάση και στη θέση της θεσπίζεται αυτόματη μεταφορά πόρων από το NAT στον Ο.Ν. σε ποσοστό 28% των εισφορών υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας Ασθενείας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.), χωρίς να απαιτείται έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων.
- Παρά τα ανωτέρω γραφειοκρατικά προβλήματα, αναγνωρίζοντας τις οικονομικές δυσκολίες των ναυτικών και των οικογενειών τους, **χορηγήσαμε στους ανέργους ναυτικούς χωρίς καθυστέρηση το επίδομα Χριστουγέννων 2012 και Πάσχα 2013.**
- Τέλος, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του ευρύτερου δημόσιου τομέα, **επεξεργαστήκαμε ρύθμιση για τη συγχώνευση του Οίκου Ναύτου με το ΓΕΝΕ**, με στόχο την αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, οι οποίοι πλέον θα εξυπηρετούνται από ένα ενιαίο νομικό πρόσωπο, υπαγόμενο στο ΥΝΑ. Με τη ρύθμιση

αυτή, την οποία εντάξαμε στο **Σχέδιο Νόμου**<sup>18</sup> «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις» (Άρθρο 25 – Μέρος Β), ισχυροποιείται ο Ο.Ν. μετά τον προηγούμενο περιορισμό αρμοδιοτήτων του και αποτρέπεται η απορρόφηση του ΓΕΝΕ από τον ΟΑΕΔ, ενώ, λόγω της αλληλεπίδρασης των δύο φορέων, επιτυγχάνονται σημαντικές συνέργειες και οικονομίες κλίμακας. Σκοπός του ενιαίου νομικού προσώπου παραμένει η μέριμνα για την εύρεση εργασίας στους ναυτικούς, η εισήγηση μέτρων για την εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στη ναυτική εργασία και η παροχή ασφαλιστικού δικαιώματος και πρόνοιας προς τους ναυτικούς με την καταβολή ειδικών επιδομάτων και ενισχύσεων, συμπεριλαμβανομένου του επιδόματος ανεργίας.

### 3.6. Ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα

Η επιλογή ναυπηγείου για τη ναυπήγηση ή επισκευή πλοίου, αποτελεί απόφαση του πλοιοκτήτη που λαμβάνεται ελεύθερα, με επιχειρηματικά κριτήρια μέσα σε ένα έντονα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον. Είναι δε γνωστό ότι η ελληνική ναυπήγηση και ναυπηγοεπισκευή (N/E), αφού διέγραψε μεγάλη πορεία συνεισφοράς στην ανάπτυξη, από τη δεκαετία του 1980, για λόγους εσωτερικούς και εξωτερικούς, εισήλθε σε μια κλιμακούμενη κρίση από την οποία δεν μπόρεσε να διαφύγει. Επιπρόσθετα, η έντονη ύφεση δημιούργησε ένα ακόμη ασφυκτικότερο πλαίσιο για τις επιχειρήσεις και για τους εργαζόμενους.

Επειδή ο κλάδος σχετίζεται και αλληλεπιδρά με τη ναυτιλιακή πολιτική μιας χώρας, αποτελεί σχήμα οξύμωρο η ελληνική ναυτιλία, αλλά και η ελληνόκτητη, να απευθύνεται για επισκευές σχεδόν αποκλειστικά στις αγορές του εξωτερικού και ειδικά της Άπω Ανατολής. Πλέον, είναι κατανοητό στους περισσότερους ότι η κατάσταση δεν είναι δυνατό να αντιστραφεί μόνο με διοικητικά μέτρα (π.χ. δημιουργία φορέων, υποδομών ή πληροφοριακών συστημάτων, αντιμετώπιση θεμάτων χρήσεων γης και περιβαλλοντικών όρων).

Ο κλάδος θα μπορέσει να δημιουργήσει εξειδικευμένες θέσεις εργασίας υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις: (α) συγκροτημένης, ρεαλιστικής και συμβατής με το Κοινωνικό Δίκαιο πολιτικής για μεγάλες και μικρότερες μονάδες, (β) αντιμετώπισης των πραγματικών αιτιών της χαμηλής τους ανταγωνιστικότητας: γενικότερη έλλειψη εμπιστοσύνης των δυνητικών πελατών η οποία απορρέ-

ει, αφενός, από τις επιδόσεις στα κριτήρια επιλογής κόστους και χρόνου παράδοσης έργου, και, αφετέρου, από την πολυδιάσπαση των χώρων ναυπήγησης και N/E, ή τα σχετικά μικρά για το διεθνές επίπεδο μεγέθη και έλλειψη οικονομικών κλίμακας (κόστος υλικών, εισαγωγές κλπ.) και (γ) εργασιακής ειρήνης.

Είναι γεγονός πως υπάρχει συναρμοδιότητα πολλών Υπουργείων για τα θέματα του κλάδου. Με εξαίρεση τα θέματα που άπτονται του εθνικού λιμενικού συστήματος και ασφάλειας, το ΥΝΑ δεν έχει θεσμική αρμοδιότητα για το σχεδιασμό, ή την εφαρμογή πολιτικών ανάπτυξης του κλάδου. Με δεδομένη δε την παρούσα κατάσταση των απολύτως συμπληρωματικών με τη N/EZ Ναυπηγείων Σκαρμαγακά και Ελευσίνας (Νεώριο), η προοπτική στην Περιφέρεια Αττικής είναι περιορισμένη. Όμως στο ανωτέρω πλαίσιο και προκειμένου το ΥΝΑ να συνεισφέρει στον εθνικό στόχο αναβίωσης της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στη χώρα μας:

- **Εντάξαμε στο νέο Οργανισμό του ΥΝΑ υπηρεσιακή μονάδα**, με αντικείμενο την υποστήριξη της σχετικής πολιτικής και την παρακολούθηση της εφαρμογής της. Η υπηρεσία θα συγκεντρώνει και θα τηρεί στοιχεία, θα μελετά και θα δύναται να εισηγείται μέτρα για την ανάπτυξη ή/και δημιουργία ναυτιλιακών κέντρων, N/E βάσεων και άλλων παραγωγικών κλάδων και βιομηχανιών που σχετίζονται με τη βιομηχανία και τον εφοδιασμό των πλοίων, παράλληλα δε, θα παρέχει ενημέρωση και διαδικαστική διευκόλυνση, μεριμνώντας για την προώθηση επενδυτικών σχεδίων στις συναρμόδιες υπηρεσίες άλλων Υπουργείων.
- Μετά από συναντήσεις με το σύνολο των εκπροσώπων των εργαζομένων και των εργοδοτικών οργανώσεων, **προχωρήσαμε στη νομική κατοχύρωση αποφάσεων της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ)** σχετικά με τον προσδιορισμό των ορίων της N/E Ζώνης Περάματος, που εκκρεμούσαν επί σειρά ετών.
- Με το άρθρο 50 του Ν. 4150/2013, θεσπίσαμε διατάξεις για την αντιμετώπιση σημαντικών θεμάτων της **N/EZ Περάματος**, τα οποία συνδέονται επίσης με την αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ Α.Ε. καθώς ο χώρος ανήκει στην κυριότητά του.

<sup>18</sup> <http://www.moussouroulis.gr/parliament/nomosxedia/item/1732-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF-%CE%BD%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%85-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%B1>

Συγκεκριμένα:

- Συγκροτείται Διυπουργική Επιτροπή για τη δι-αμόρφωση **σχεδίου οριστικής επίλυσης των εκκρεμών θεμάτων που σχετίζονται με τη χωροθέτηση, την οριοθέτηση και την περιβαλλοντική αδειοδότηση των δραστηριοτήτων στη Ν/ΕΖ αρμοδιότητας του Ο.Λ.Π. Α.Ε.**, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Ν. 3658/2008.
- Εξουσιοδοτείται ο ΥΝΑ να συστήσει μη αμειβόμενη συμβουλευτική επιτροπή από εκπροσώπους του συνόλου των εμπλεκόμενων με τη Ν/Ε δραστηριότητα οικονομικών και κοινωνικών εταίρων, των συναρμοδίων Υπουργείων, του ΟΛΠ Α.Ε. και του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ., **για την εξέταση και διατύπωση προτάσεων ανάπτυξης της Ν/ΕΖ.** Η επιτροπή οφείλει να έχει ολοκληρώσει το έργο της εντός χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών από τη σύστασή της.

Η Διυπουργική επιτροπή θα εξετάσει το σύνολο των υφιστάμενων πολεοδομικών, χωροταξικών και περιβαλλοντικών νομικών ρυθμίσεων για την άσκηση Ν/Ε δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Περάματος, Σαλαμίνας, με σκοπό την έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης για τη θεσμοθέτηση της περιοχής κατά το πρότυπο των Βιομηχανικών Περιοχών. Η συμβουλευτική επιτροπή πρόκειται να εξετάσει από μηδενική βάση το σύνολο των κανονιστικών διατάξεων που διέπουν την άσκηση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων.

## 04. Λιμενική Πολιτική

Οι ευκαιρίες και προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων βρίσκονται στη βελτιωμένη και συγκροτημένη αξιοποίησή τους, καθώς και την ένταξη των μεγαλύτερων εξ αυτών στις μεγάλες διεθνείς θαλάσσιες αρτηρίες μεταφορών. Εκεί όμως, σημειώνεται έντονος ανταγωνισμός από λιμένες της ευρύτερης περιοχής, με κίνδυνο - ο στάσιμος τα τελευταία χρόνια - λιμενικός μας τομέας, παρά τη γεωγραφική του θέση και ποικιλία, να τεθεί στο περιθώριο, αφού ο ανταγωνισμός αυτός διαρκώς οξύνεται, ενώ τα προβλήματα παραμένουν: ο παραδοσιακός ή, ενίοτε, εθιμικός τρόπος διαχείρισης και λειτουργίας των περισσότερων ελληνικών λιμένων, η υπαγωγή τους σε διαφορετικούς φορείς, η έλλειψη στρατηγικής εξωστρέφειας, η απουσία εξειδίκευσης και τεχνογνωσίας στη διαχείριση λιμένων, οι νομικοί, οικονομικοί και γραφειοκρατικοί περιορισμοί και, συνακόλουθα, η έλλειψη επενδύσεων ή/και η μη αξιοποίηση των υποδομών που ήδη διαθέτουν.

Αναμφίβολα οι δημόσιες επενδύσεις βελτίωσης και εκσυγχρονισμού σε επιλεγμένα εμπορευματικά και ακτοπλοϊκά λιμάνια, συνέβαλαν συνολικά στην ανάπτυξη των πανευρωπαϊκών θαλάσσιων εμπορευματικών διαδρόμων και την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας. Ωστόσο, οι εντάξεις σε χρηματοδοτικά προγράμματα με την έγκριση των Υπουργείων ή των Περιφερειών, δεν ήταν πάντα απόρροια σχεδιασμού ενιαίας λιμενικής πολιτικής, που θα εξειδίκευε τη λειτουργία και τις ανάγκες κάθε λιμένα και θα προγραμματίζε τα αντίστοιχα έργα. Αναπόφευκτα, υπάρχουν ανεπάρκειες οι οποίες, συχνά, περιορίζουν την ανάπτυξη λιμενικών δραστηριοτήτων, ενώ υλοποιήθηκαν έργα μεγάλης κλίμακας τα οποία δεν αξιοποιούνται πλήρως για τον σκοπό που κατασκευάστηκαν.

Οι ελληνικοί λιμένες είναι πάνω από **εννιακόσιοι (900) σε αριθμό** σύμφωνα με τα στοιχεία της Γενικής Γραμματείας

Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων, ποικίλλουν σε μέγεθος, έχουν συχνά συγκεχυμένο νομικό καθεστώς καθώς η σχετική νομοθεσία είναι πολύπλοκη, τα οικονομικά τους στοιχεία δεν δημοσιεύονται (πλν των εισηγμένων και Α.Ε.) και σε γενικές γραμμές η διαχείρισή τους χαρακτηρίζεται από έναν παραδοσιακό ή ενίοτε εθιμικό τρόπο λειτουργίας, η δε εποπτεία τους είναι διασπασμένη μεταξύ Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.- Υπουργείου Οικονομικών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου, Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και Υπουργείου Τουρισμού.

Ως εκ τούτου, και λαμβάνοντας υπόψη τις μεγάλες αλλαγές που συντελούνται στο διεθνές εμπόριο και το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, κρίθηκαν απολύτως αναγκαία: (α) μια στρατηγική θεώρηση του λιμενικού μας τομέα, (β) η μεταρρύθμιση της διακυβέρνησής του με εξωστρέφεια και αναπτυξιακό προσανατολισμό, αλλά και ισχυρή ρύθμιση και εποπτεία προς όφελος της εθνικής οικονομίας (νέο οργανωτικό μοντέλο) και (γ) η βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών ως βασικού συντελεστή παραγωγής του λιμενικού προϊόντος και η παροχή τους με ανταγωνιστικούς όρους, δηλαδή με κριτήρια την ποσότητα, την ποιότητα, αλλά και τις τιμές ανάλογων υπηρεσιών ανταγωνιστικών λιμένων.

### 4.1. Νέα στρατηγική λιμένων

Υπό το ανωτέρω πλαίσιο:

- **Εκπονήσαμε την Εθνική Στρατηγική Λιμένων (ΕΣΛ) πενταετούς ορίζοντα**, με τη συμβολή της Task Force - Greece και με έμφαση στην ανάπτυξη δικτύων συνδυασμένων μεταφορών, την εξυπηρέτηση των χρηστών των διεθνών μεταφορών, τις ανάγκες του θαλάσσιου τουρισμού

και της τοπικής ανάπτυξης και απασχόλησης και τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, δεδομένου ότι οι λιμένες συνιστούν τους ζωτικούς κόμβους του ακτοπλοϊκού δικτύου που συνδέει τα νησιά μεταξύ τους και με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Η ΕΣΛ, αποτελεί την ασφαλιστική δικλείδα για τη διασύνδεση του λιμενικού μας τομέα με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα, καθώς ένας λιμένας, ή σύστημα λιμένων, δεν αποδίδει το μέγιστο του δυναμικού του μόνος, αλλά σε συνδυασμό με υποδομές εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) και άλλα μεταφορικά μέσα (διατροπικότητα). Σχετικό παράδειγμα αποτελεί η συμφωνία μεταξύ της Hewlett Packard και της Cosco-ΣΕΠ για τη διακίνηση των προϊόντων της πρώτης μέσω του λιμένα Πειραιώς προς τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική και τις Ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου, και μέσω του δικτύου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς την Κεντρική και Βορειοανατολική Ευρώπη.

Η ΕΣΛ απέσπασε τα εύσημα της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ενώ έγινε άμεσα δεκτή από την τριμερή Ε.Ε.-Ε.Κ.Τ.-Δ.Ν.Τ. καθώς αποτελούσε -ορθώς- προαπαιτούμενο στάδιο για την έναρξη αποκρατικοποιήσεων λιμένων (βλ. Παράρτημα ΙΙ). Η ΕΣΛ, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Ν. 4150/2013, θα επικαιροποιείται τακτικά και θα συζητείται σε ειδική συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Σύνταγμα και τον Κανονισμό της. Ο ΥΝΑ απέστειλε στις 10.6.2013 σχετική επιστολή προς τον Πρόεδρο της Βουλής και τον Πρωθυπουργό.

- **Ολοκληρώσαμε προκαταρκτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και των αναγκών βασικών ελληνικών λιμένων σε έργα υποδομών**, όπως εξωτερικά και εσωτερικά λιμενικά έργα, επιβατικοί σταθμοί, προσβάσεις (μεγάλης σημασίας για τις συνδυασμένες μεταφορές - με συγκεκριμένα μεθοδολογική προσέγγιση 8 κριτηρίων), και προχωρήσαμε σε ενδεικτική ιεράρχησή τους (άμεσες, ενδιάμεσες, μικρής προτεραιότητας). Η αξιολόγηση αυτή, παράρτημα της ΕΣΛ, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για τη λήψη αποφάσεων νέων δημόσιων χρηματοδοτήσεων (περίοδος 2014 - 2020), συμπληρωματικά και προς τις αναμενόμενες νέες ιδιωτικές επενδύσεις.

#### 4.2. Νέο σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης

- **Με το Ν.4150/2013, αναμορφώσαμε το σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης**, με επικέντρωση καταρχήν στους μεγαλύτερους λιμένες για τη δημιουργία λιμενικών δικτύων που θα επιτρέψουν συνέργειες, οικονομίες κλίμακας και βελτιστοποίηση της αξιοποίησής τους προς όφελος τόσο των τοπικών οικονομιών, όσο και της εθνικής οικονομίας. [Βλ. αναλυτικότερα άρθρα 38 έως 42 του Ν. 4150/2013].

– Σε πρώτη φάση, προβλέπεται η διοικητική συνένωση<sup>19</sup> των δώδεκα (12) Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. σε 4 κεντρικά λιμενικά δίκτυα μετά από απόφαση του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. ως μετόχου, με διατήρηση της νομικής μορφής εκάστου Οργανισμού και της αυτοτελούς επί τόπου διαχείρισής τους. Η συνένωση είναι δυνατό να αποφασιστεί σε συνάφεια με το επενδυτικό ενδιαφέρον που θα εκδηλωθεί κατά τη διαδικασία των αποκρατικοποιήσεων.

– Σε δεύτερη φάση, παρέχεται η δυνατότητα προσχώρησης στα κεντρικά δίκτυα και άλλων λιμένων ή Λιμενικών Ταμείων, ή δημιουργίας νέων δικτύων. Το νέο οργανωτικό μοντέλο θα υλοποιηθεί σε συνεργασία με το αρμόδιο για τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Υπουργείο Εσωτερικών, κατόπιν διαβούλευσης, καθώς και τεκμηριωμένης εισήγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (βλ. ακολούθως). Σύμφωνα με το Νόμο, θα εκπονηθεί **Ολοκληρωμένο Σχέδιο Συνενώσεων** φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή Ν.Π.Δ.Δ., κρατικών, ή δημοτικών -που αυτή τη στιγμή είναι τα περισσότερα στη χώρα-, σε **Ανώνυμες Εταιρείες / Περιφερειακά Λιμενικά Δίκτυα, ή τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα αναλόγως**, λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις των φορέων αυτών.

- Με το άρθρο 43 του Ν. 4150 **συστάθηκε Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)** για την εποπτεία: της ΕΣΛ, της αγοράς, των σχετικών υπηρεσιών και της εύρυθμης λειτουργίας του ανταγωνισμού, για την προστασία του δημόσιου συμφέροντος και των χρηστών των λιμενικών υπηρεσιών κλπ. Η λειτουργία της ΡΑΛ αποτελεί **απαραίτητη προϋπόθεση για συγκροτημένη εποπτεία των λιμένων** ιδίως ενόψει των αποκρατικοποιήσεων και της συμμετοχής και ιδιωτών σε ανταγωνιστικές λιμενικές δραστηριότητες.

- Τον Οκτώβριο 2012 διοργανώθηκε, με τη βοήθεια της Γεν. Διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Task Force -Greece, ημερίδα στον ΟΛΠ όπου εκπρόσωποι των **μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμένων** παρουσίασαν το πλαίσιο εποπτείας/ρύθμισης, διακυβέρνησης και αποκρατικοποίησης των λιμένων τους, παρουσία στελεχών του ΥΝΑ και του ΤΑΙΠΕΔ, με σκοπό την ενημέρωση για τις καλύτερες ευρωπαϊκές πρακτικές.

- Η εθνική στρατηγική λιμένων και ο Ν. 4150/2013 κρίθηκαν από τη **Γενική Διεύθυνση Μεταφορών & Κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG MOVE) καταρχήν συμβατά** με τις αρχές που εισηγάται το **νέο Σχέδιο του Ευρωπαϊκού Κανονισμού**<sup>20</sup> για τις λιμενικές υπηρεσίες και τη διαφάνεια στα χρηματοοικονομικά στοιχεία λιμένων. Η διαπραγμάτευση του Κανονισμού ξεκινά σύντομα στα όργανα της Ε.Ε. και αναμένεται να απασχολήσει την επερχόμενη Ελληνική Προεδρία.

- Με βάση το άρθρο 51 του Ν. 4150/2013, **υλοποιήσαμε τη συγχώνευση δέκα (10) Κρατικών Λιμενικών Ταμείων** της Περιφερειακής Ενότητας Ευβοίας, στον **«Οργανισμό Λιμένων Νομού Ευβοίας Α.Ε.»** δίνοντας, παράλληλα, το παράδειγμα για ανάλογες κινήσεις στο μέλλον. Τον Ιούνιο 2013, δυο μήνες μετά την ψήφιση του Ν.4150/2013, εγκρίναμε και το καταστατικό του νεοσύστατου Οργανισμού.

- **Αναλάβαμε επίσης σημαντικές πρωτοβουλίες για τη βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών και συγκεκριμένα:** την ασφάλεια στους λιμένες και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, την παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων λιμένα, τη λιμενεργασία / φορτοεκφόρτωση, τη ρυμούλκηση, την καβοδεσία και την πλοήγηση, μια υπηρεσία που συνεισφέρει καθοριστικά στην εύρυθμη λειτουργία των λιμένων και την αναπτυξιακή τους προοπτική. Ταυτόχρονα, σε συνεργασία με τους Φορείς Διαχείρισης Λιμένων, εξετάσαμε τις ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στους ισχύοντες Κανονισμούς Λιμένων, ως προς την ανάγκη αναθεώρησής τους για τη βελτίωση της ποιότητας και ανταγωνιστικότητας των ανωτέρω παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών. Ειδικότερα:

– **Επιταχύνουμε την εφαρμογή της Οδηγίας 2005/65 ΕΚ για την ενίσχυση της ασφάλειας στους λιμένες και αποτρέψαμε κυρώσεις λόγω μη συμμόρφωσης.** Εξειδικευμένη Ομά-

δα Εργασίας εκπόνησε **μελέτες Αξιολόγησης Ασφάλειας** για τους υπόχρεους λιμένες που δεν τις διέθεταν (33/37) και επικαιροποίησε το πρότυπο με βάση το οποίο **καταρτίστηκαν τα Σχέδια Ασφάλειας Λιμένων** από τις Αρχές Ασφάλειας Λιμένα που επίσης δεν τα διέθεταν (35/37). Έως τον Ιούνιο 2013, είχαν συγκροτηθεί 25 από τις 29 Αρχές Ασφάλειας και αναμενόταν η συγκρότηση των υπολοίπων (Πάτμου, Λέρου, Σάμου & Λήμνου) στη δικαιοδοσία των οποίων αντιστοιχούν 5 υπόχρεοι στην Οδηγία λιμένες, ενώ είχαν εγκριθεί 31 από τις 37 μελέτες Αξιολόγησης Ασφάλειας Λιμένων και 29 από τα 37 Σχέδια Ασφάλειας Λιμένων. Σημειώνεται ότι με την εφαρμογή των Κοινοτικών απαιτήσεων και ειδικότερα του **Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS)**, αναβαθμίζεται το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών στα λιμάνια και επιτυγχάνεται η ασφαλής διακίνηση των επιβατών, ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας (βλ. συμπληρωματικά κεφάλαια 5.2 -5.3 του παρόντος).

- Σε συνεργασία με το συναρμόδιο Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Πρόνοιας, **εξορθολογίσαμε το πλαίσιο για την κατάρτιση και πιστοποίηση των λιμενεργατών και φορτοεκφορτωτών**, σύμφωνα με τα διεθνή και Κοινοτικά πρότυπα. Δημιουργείται Εθνικό Μητρώο φορτοεκφορτωτών σε δύο επίπεδα: Α' («Εισαγωγικό») και Β' («πιστοποιημένο επίπεδο»). Όλοι οι εν ενεργεία φορτοεκφορτωτές εγγράφονται αυτοδικαίως στο Μητρώο Β'. Στόχος της παρέμβασης είναι η εξασφάλιση εργατικού δυναμικού με προσόντα που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες μεθόδους και μέσα λιμενικών εργασιών, η αύξηση της ελκυστικότητας των ελληνικών λιμένων και η διατήρηση της απασχόλησης στον κλάδο.

- **Καταβάλαμε προσπάθεια εκσυγχρονισμού του δημόσιου φορέα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών** (Πλοηγική Υπηρεσία ΥΝΑ) και αποδέσμευσής του από τα χρόνια προβλήματα που προκαλεί ένας αμιγώς δημόσιος φορέας όταν αδυνατεί να προσαρμοστεί στις ταχύτατες εξελίξεις και τις διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών, χωρίς ωστόσο να επιτύχουμε ουσιαστικό αποτέλεσμα, για λόγους ανεξάρτητους της πολιτικής μας βούλησης. Στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης του Ν. 4150/2013 (πρώην άρθρα 43 - 46) προτείναμε, ως πρώτο στάδιο, λόγω της φύσης των παρεχο-

<sup>19</sup> Η προσέγγιση αυτή υπερτερεί της εταιρικής συγχώνευσης. Σε κάθε Δίκτυο διαχωρίζονται οι διοικητικές λειτουργίες (port administration) από τις λιμενικές επιχειρηματικές δραστηριότητες (port operation). Το Λιμενικό Δίκτυο, μέσω της Γενικής Διεύθυνσης Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (ΓΔΑΑ), θα εποπτεύει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες παροχής λιμενικών υπηρεσιών που αναλαμβάνουν ιδιωτικοί φορείς. Το Λιμενικό Δίκτυο διατηρεί τις διοικητικές λειτουργίες, αλλά και τις επιχειρηματικές, όπου δεν υπάρχει συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και τις ασκεί μέσω των υποκείμενων οργανισμών που το συγκροτούν.

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/05/ports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/05/ports_en.htm)

μενων υπηρεσιών αλλά της ανάγκης παροχής τους, αδιαλείπτως και αδιακρίτως, στους λιμένες της χώρας, τη μετατροπή της Πλοηγικής Υπηρεσίας σε Α.Ε. υπό την εποπτεία του ΥΝΑ, με εκχώρηση της διοίκησης και μερίσματος σε ποσοστό 49% του μετοχικού κεφαλαίου στο εκάστοτε απασχολούμενο ναυτικό προσωπικό, υπό την προϋπόθεση ολοκλήρωσης σειράς προαπαιτούμενων ενεργειών που να διασφαλίζουν σαφήνεια, διαφάνεια και αντικειμενικότητα της διαδικασίας μετάβασης, όπως η ανεξάρτητη και αξιόπιστη αποτίμηση της αξίας του πλοηγικού δικαιώματος κ.α. Το υφιστάμενο ναυτικό προσωπικό που σήμερα έχει την ιδιότητα του δημοσίου υπαλλήλου και αμείβεται με βάση τα προβλεπόμενα στις ΣΣΕ, θα προσλαμβάνονταν στην Α.Ε. με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, διατηρώντας τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά του δικαιώματα στο ΝΑΤ. Η πρόταση αυτή δεν κατατέθηκε, λόγω διαφωνίας των κομμάτων που στήριζαν την Κυβέρνηση και των εργαζομένων, παρότι ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης της πλοηγικής υπηρεσίας, αποτελεί αίριο ζήτημα για το μέλλον των ελληνικών λιμένων και οπωσδήποτε θα απαιτηθούν σε κάποιο βαθμό τροποποιήσεις ενόψει της σχετικής επερχόμενης Κοινοτικής νομοθεσίας. Τελικώς θεσπίστηκαν διατάξεις (άρθρο 48 Ν.4150/2013) για την αποτίμηση του δικαιώματος πλοήγησης, αρμοδιότητας της Πλοηγικής Υπηρεσίας, και την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος για τον τρόπο παροχής πλοηγικών υπηρεσιών στους εμπορικούς λιμένες και το θαλάσσιο χώρο της επικράτειας, προσαρμοζόμενοι στις επιταγές των κανόνων ασφάλειας ναυσιπλοΐας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο και στις ανάγκες εκσυγχρονισμού των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ο τρόπος παροχής των υπηρεσιών θα προσδιοριστεί σε συνέχεια οικονομικού και λογιστικού ελέγχου (audit) της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

#### 4.3. Συνδρομή στις αποκρατικοποιήσεις λιμένων

- Σε συνεργασία με το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.) **εξετάσαμε το πλαίσιο και συνδράμαμε στην προετοιμασία της αποκρατικοποίησης λιμενικών δραστηριοτήτων στους κύριους ελληνικούς λιμένες.** Το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. έχει την ευθύνη να μεγιστοποιήσει το όφελος από τις αποκρατικοποιήσεις των Οργανισμών Λιμένων που του μεταβιβάστηκαν, τόσο ως προς την εθνική οικονομία και το δημόσιο χρέος, όσο και ως προς τη μακροπρόθεσμη ωφέλεια από

την αξιοποίηση των υποδομών τους. Προς τούτο και ιδίως για το τελευταίο, είναι απαραίτητη η συμμετοχή του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου στη διαδικασία αυτή. Το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ., που εκτός από την αρμοδιότητα έχει και την εξειδικευμένη συμβουλευτική υποστήριξη, οφείλει να προετοιμάσει αναλυτικά τις συμβάσεις παραχώρησης (master και επιμέρους) αφού συμβουλευθεί τους Οργανισμούς Λιμένος και διαβουλευθεί με το ΥΝΑ, ιδίως ως προς: (α) τους όρους των συμβάσεων αυτών σε όλο το βάθος χρόνου ως τη λήξη τους, (β) το σχεδιασμό των απαιτούμενων επενδύσεων και (γ) την εφαρμογή ασφαλιστικών δικλείδων αναφορικά με τις αρμοδιότητες του Δημοσίου.

– Σημειώνεται ότι η βελτιστοποίηση της αξιοποίησης των λιμένων ενδέχεται να συναρτάται με την αξιοποίηση και άλλων εισφερθέντων στο Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. στοιχείων (πχ. με άλλα μεταφορικά μέσα, ενδεικτικά συνδυασμός λιμένα Λαυρίου - Προαστιακού σιδηροδρόμου), γεγονός που θα απαιτούσε την αναδιοργάνωση του υφιστάμενου τρόπου λειτουργίας του Ταμείου.

- **Ειδικότερα, η ΕΣΛ, το νέο οργανωτικό μοντέλο και η ΡΑΛ: (α) θέτουν τις θεσμικές βάσεις για μια νέα εποχή για τους ελληνικούς λιμένες και για μια επιτυχή διαδικασία αποκρατικοποιήσεων και νέων επενδύσεων,** είτε με τη μορφή νέων επιμέρους παραχωρήσεων, ή με αλλαγή και επικαιροποίηση των υφιστάμενων συμβάσεων παραχώρησης (master concessions), αναλόγως του μοντέλου που κρίνεται βέλτιστο για κάθε λιμένα και (β) παρέχουν τη δυνατότητα εκπόνησης συγκεκριμένης στρατηγικής αποκρατικοποιήσεων και έναρξής τους με την πρώτη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος εντός του 2013, σύμφωνα με τις αναλύσεις του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. (βλ. και άρθρο 47 Ν.4150/2013). Είναι σαφές πως σε οποιαδήποτε περίπτωση αποκρατικοποίησης λιμένος, **το δημόσιο παραμένει ο κύριος της γης,** ο «οικοπεδούχος» (landlord) και ο φορέας στον οποίο επιστρέφουν όλες οι επενδύσεις στη λήξη των συμβάσεων, κατά τα διεθνή πρότυπα.
- Στο πλαίσιο αυτό και υπό το πρίσμα των αναλύσεων του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. και του επενδυτικού ενδιαφέροντος, **προκρίναμε την αποκρατικοποίηση των δύο εισηγμένων Α.Ε., ΟΛΠ και ΟΛΘ, μέσω ενιαίας παραχώρησης με πώληση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών έναντι νέων επενδύσεων,** υπό δύο προϋποθέσεις: την αναδιάρθρωση και της βασικής σύμβασης παραχώρησης (master concession) και τη λειτουργία της εποπτείας δια της ΡΑΛ.

- **Παράλληλα, προβήκαμε στις αναγκαίες ενέργειες για να υλοποιηθούν νέες επενδύσεις στο λιμένα του Πειραιά, στο πλαίσιο της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης.** Συγκεκριμένα, το ΥΝΑ ενημερώθηκε (Φεβ. 2013), για την πρόταση της Cosco-ΣΕΠ Α.Ε. προς τον ΟΛΠ Α.Ε., για την επέκταση της επένδυσής της στην προβλήτα ΙΙΙ (δυτικό μέρος) και τη μετασκευή εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών και αλιευτικού καταφυγίου, έναντι κατάργησης του εγγυημένου ανταλλάγματος της υφιστάμενης σύμβασης, λόγω ουσιώδους αλλαγής των συνθηκών που επικρατούσαν κατά την υπογραφή της. Το ΥΝΑ και το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ., ενημερώθηκαν για τις συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις μεταξύ των δύο εταιρειών, με σκοπό την επίτευξη φιλικού διακανονισμού και όχι προσφυγής σε δαιτησία. Περαιτέρω, η τροποποίηση της υφιστάμενης σύμβασης προϋποθέτει την έγκριση της Βουλής, που την έχει κυρώσει με το Ν. 3755/2009. Στο πλαίσιο αυτό, αφού θέσαμε ως ελάχιστη βάση συζήτησης: (α) την αντιστοιχία σε όρους Καθαρής Παρούσας Αξίας της υφιστάμενης σύμβασης με οιαδήποτε τροποποίησή της, (β) την αναστολή και όχι κατάργηση του εγγυημένου ανταλλάγματος και (γ) τη συμβατότητα με την Εθνική και Κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού και δημοσίων συμβάσεων/παραχωρήσεων, ξεκινήσαμε παράλληλα τη διαδικασία ενημέρωσης της Ευρ. Επιτροπής (Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, DG COMP), κατόπιν έγγραφου αιτήματός της προς το ΥΝΑ, για το οποίο είχαν ενημερωθεί ΤΑΙΠΕΔ και ΟΛΠ.

- **Συνδράμαμε το Υπουργείο Οικονομικών, το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. και τους Οργανισμούς Λιμένος, στις περιπτώσεις διερευνήσεων κρατικών ενισχύσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.**

– Ειδικά για τον **Πειραιά και τον ΟΛΠ,** τον Ιούλιο του 2013 **εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρατική ενίσχυση ύψους 113,9 εκατ. Ευρώ** για την επέκταση του νότιου **λιμένα κρουαζιέρας** για πλοία νέας γενιάς (άνω των 300 μ.), εκ των οποίων τα 96,9 εκατ. Ευρώ θα προέλθουν από το ΕΣΠΑ. Το έργο, εκτός από τη σημασία του για τη λειτουργία του Πειραιά ως κόμβου κρουαζιέρας της Μεσογείου, εκτιμάται πως θα αποτελέσει θεσμικό υπόδειγμα για την κατασκευή υποδομών λιμένων με κρατική ενίσχυση μέσω Κοινοτικής συγχρηματοδότησης. **Το ποσοστό ενίσχυσης που ενέκρινε η Επιτροπή διαμορφώθηκε στο 95% του προϋπολογισμού του έργου και αποτελεί ίσως το υψηλότερο ανάλογο ποσοστό που έχει λάβει ευρωπαϊκός λιμένας.** Για το ίδιο έργο, κατεβλή-

θη προσπάθεια σε συνεργασία με τον ΟΛΠ ΑΕ για την αδειοδότηση των περιβαλλοντικών όρων από το Υπουργείο Π.Ε.Κ.Α.

#### 4.4. ΕΣΑΛ και άλλα θέματα λιμένων

- **Ενεργοποιήσαμε την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) και αναβαθμίσαμε τις αρμοδιότητές της** (άρθρο 44 του Ν.4150/2013). Από την επαναλειτουργία της τον Ιούνιο του 2012, αντιμετωπίστηκαν πλήθος θεμάτων χρήσεως γης, όρων και περιορισμών δόμησης, βελτίωσης λιμενικών υποδομών και νέων λιμενικών έργων, προωθώντας ταυτόχρονα τις διαδικασίες για την ολοκλήρωση των Γενικών Προγραμματικών Σχεδίων (ΓΠΣ - **Master Plans**) σε κύριους λιμένες της χώρας. Παράλληλα, προσδώσαμε την απαραίτητη, ενόψει των αποκρατικοποιήσεων, νομική βεβαιότητα, κυρώνοντας με νομοθετική ρύθμιση (Ν. 4072/12) τις αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. περιόδου 2002 – 2012, σχετικά με την έγκριση και αναθεώρηση των υφιστάμενων ΓΠΣ των λιμένων.
- **Στο ίδιο πλαίσιο, σχεδιάσαμε και παρουσιάσαμε** (Απρίλιος 2013) **δια της Γενικής Γραμματείας Λιμένων - Λιμενικής Πολιτικής, τεχνικές προδιαγραφές για την εκπόνηση ή αναθεώρηση των ΓΠΣ των λιμένων,** ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν. Οι σχετικές μελέτες θα γίνουν με μέριμνα των Φορέων Διοίκησης και εποπτεία της Γενικής Γραμματείας. Σημειώνεται ότι το ΓΠΣ είναι η βάση για τη λειτουργία ενός λιμένα, προκειμένου να αποτελέσει όχημα ανάπτυξης για την περιοχή, η δε εκπόνησή του με κοινές για τη χώρα τεχνικές προδιαγραφές και μεθοδολογία, βελτιώνει σαφώς το σχεδιασμό. Μετά την εκπόνηση του ΓΠΣ κάθε λιμένα, και προ της υποβολής του προς έγκριση στην Ε.Σ.Α.Λ., θα λαμβάνεται υπόψη η γνώμη του Δήμου στον οποίο υπάγεται ο λιμένας, μέσω σχετικής απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου.
- **Αντιστοίχως, ερευνήσαμε και αξιολογήσαμε το πλαίσιο καθορισμού των χερσαίων ζωνών των λιμένων** με σκοπό, αφενός, την κάλυψη των θεσμικών κενών, αφετέρου, τον επανακαθορισμό — με ορθολογικά κριτήρια — των χερσαίων ζωνών που έχουν παραχωρηθεί στους φορείς διαχείρισης των λιμένων. Στο πλαίσιο αυτό, σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία, **προωθήσαμε τροποποίηση του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου που αφορά στον νόμο περί αιγιαλού**



**και παραλίας** (Ν.2971/2001) ως προς τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και τη διαχείριση περιοχών κερσαίας ζώνης λιμένα. Παράλληλα, αποστείλαμε Εγκύκλιο σχετικά με τον καθορισμό μέτρων εξασφάλισης της προστασίας του αιγιαλού, παραλίας και θαλάσσιου χώρου από κάθε είδους επεμβάσεις που αλλοιώνουν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα τους, αποσαφηνίζοντας και το θέμα της επιβολής προστίμων για παράνομες υδατοκαλλιέργειες (δημιουργία παράνομων ή αυθαίρετη επέκταση υφιστάμενων).

- **Απλοστεύσαμε τη διαδικασία αδειοδότησεων για λιμενικά έργα.** Με τα άρθρα 45, 46 και 49 του Ν.4150/2013 θεσπίστηκαν ρυθμίσεις για την κυκλοφορία στους λιμένες, καθώς και για την απλοποίηση και επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης, γεγονός που θα ενθαρρύνει και θα συμβάλει στην υλοποίηση **νέων έργων και επενδύσεων** στους ελληνικούς λιμένες. Είχε προηγηθεί ρύθμιση του Ν.4072/12 με την οποία απλοποιήθηκε η διαδικασία αδειοδότησης επισκευών - επεμβάσεων τοπικού χαρακτήρα με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, ή των επισκεπτών κρουαζιέρας.
- Προωθήσαμε την επικαιροποίηση των ισχυουσών γενικών και αστυνομικών διατάξεων και την **κωδικοποίηση και ενοποίηση των Γενικών Κανονισμών Λιμένος** (ΓΚΛ) με σκοπό την υποβολή των πολιτών, των στελεχών της διοίκησης και του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. **Στο πλαίσιο αυτό, επιβάλαμε διοικητικές κυρώσεις κατά σημαντικών αυθαίρετων παρεμβάσεων στον αιγιαλό, την παραλία και τη θάλασσα**, ενώ, παράλληλα, διερευνήσαμε όλες τις καταγγελίες για παραβάσεις της νομοθεσίας περί προστασίας αιγιαλού και παραλίας λαμβάνοντας τα ανάλογα μέτρα μέσω των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών.
- **Τέλος, αναλάβαμε πρωτοβουλία για την αξιοποίηση της παραθαλάσσιας έκτασης περίπου 630 στρεμμάτων, δίπλα στο λιμένα του Πειραιά, γνωστής ως λιμενοβιομηχανικής ζώνης Περάματος - Κερατσινίου** (πρώην Λιπάσματα). Στο πλαίσιο αυτό, συντονίσαμε πρωτοβουλία ιδιοκτητών της έκτασης για τη δημιουργία εταιρείας ειδικού σκοπού με στόχο την ανάπλαση της περιοχής, σε αρμονία με τα προβλεπόμενα στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και σε συνέργεια με την τοπική αυτοδιοίκηση. Παράλληλα, ενημερώσαμε το Υπουργείο Ανάπτυξης για την περίπτωση υποβολής φακέλου ένταξης στο Ν.3894/10 «Επιτάχυνση

και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων» (Fast Track). Στα τέλη 2012 υπεγράφη μνημόνιο συμφωνίας μεταξύ των περισσότερων εκ των ιδιοκτητών και προγραμματίστηκε pre-marketing από την Εθνική Τράπεζα για την ανεύρεση επενδύσεων μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας.

## 05. Πολιτικές για τον Θαλάσσιο Χώρο

Η θαλάσσια οικονομία κρύβει ένα τεράστιο δυναμικό ανάπτυξης το οποίο οφείλουμε να το προστατεύσουμε και αξιοποιώντας το με τρόπο βιώσιμο, να το μετατρέψουμε σε πυλώνα στήριξης της ελληνικής οικονομίας. Ο στόχος αυτός συνιστά πρόκληση για μια κατεξοχόν νησιωτική χώρα με δεσπόζουσα γεωγραφική θέση που, λόγω των γεωφυσικών συνθηκών και του αρχιπελαγικού της χαρακτήρα, εξαρτάται από το θαλάσσιο περιβάλλον και τις ακτές.

### 5.1. Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ)

Η Ε.Ε. ανταποκρίθηκε στην πρόκληση αυτή με την ΟΘΠ, μια νέα πολιτική προσέγγιση, διασυννοριακή και διατομεακή, για την αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ όλων των πολιτικών που αφορούν στις θάλασσες, τις παράκτιες περιφέρειες και γενικά τους θαλάσσιους τομείς: από τις μεταφορές, το θαλάσσιο περιβάλλον, τους έμβιους και μη θαλάσσιους πόρους και πηγές ενέργειας, την έρευνα, τον τουρισμό, έως και την ασφάλεια του θαλάσσιου χώρου.

Όπως επιβεβαιώνει η «**Διακήρυξη της Λεμεσού**», την οποία ο ΥΝΑ Κ. Μουσουρούλης συνυπέγραψε με τους 26 ομολόγους του κατά την Κυπριακή Προεδρία (β' εξαμηνιο 2012), η Ε.Ε. επιδιώκει τον επαναπροσδιορισμό και επανεκκίνηση της ΟΘΠ με ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο για την εφαρμογή της: το Ευρωπαϊκό Ταμείο για τη Θάλασσα και την Αλιεία (ΕΤΘΑ).

Πέραν αυτού, μεγάλο ενδιαφέρον για τη χώρα μας παρουσιάζουν: (α) η περιβαλλοντική πτυχή της ΟΘΠ (Οδηγία 2008/56/ΕΚ), δεδομένου ότι στοχεύει στην αντιμετώπιση των συνεπειών στο θαλάσσιο περιβάλλον που προκαλούνται από οποιαδήποτε χώρα στην ίδια θαλάσσια περιοχή. Το θέμα αφορά στη διεθνή διάσταση της ΟΘΠ και συγκεκριμένα στην υποχρέωση τρίτων χωρών

να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και (β) ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ), ένα πολύτιμο εργαλείο εφαρμογής της ΟΘΠ, δεδομένου ότι αφορά και σχετίζεται με τις περιφερειακές ιδιαιτερότητες, τα δεδομένα και τις γνώσεις για τη θάλασσα και τις θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία, υπεράκτιες δραστηριότητες Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων), τις θαλάσσιες μεταφορές, την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών κλπ.

Στο πλαίσιο αυτό:

- **Προχωρήσαμε σε ενδοκυβερνητική διαβούλευση για την ΟΘΠ** - ως θεματικό αλλά και χωρικό Υπουργείο που καλύπτει με αρμοδιότητες ή συναρμοδιότητες όλες τις επιμέρους πτυχές της (ναυτιλιακή πολιτική και συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες, θαλάσσιες μεταφορές, λιμενική πολιτική, νησιωτική πολιτική, επιτήρηση θαλάσσιου περιβάλλοντος κ.ά.) – και ακολούθως, με το Ν.4150/2013 (άρθρο 1, παρ.3α), **αναλάβαμε την αρμοδιότητα συντονισμού της παρακολούθησης της ΟΘΠ σε εθνικό επίπεδο.**
- Σε συνεργασία με το Υπουργείο Συγκοινωνιών της Κύπρου, **προετοιμάσαμε εταιρικό σχήμα για την υποβολή** στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα διασυννοριακής συνεργασίας «Ελλάδα - Κύπρος 2007 - 2013» **πρότασης ανάπτυξης μεθοδολογίας / διαδικασίας εφαρμογής ΘΧΣ.**

Περαιτέρω, απαιτείται σχεδιασμός εθνικών πολιτικών, εξειδίκευση αρμοδιοτήτων (π.χ. για τα θέματα ΘΧΣ), δημιουργία νέων εργαλείων (π.χ. εθνική βάση δεδομένων για τις ανθρώπινες δραστηριότητες στη θάλασσα και τις παράκτιες ζώνες), καθώς και διερεύνηση έργων και δράσεων με θαλάσσια διάσταση με σκοπό τη χρηματοδότησή τους από το ΕΤΘΑ.

## 5.2. Θαλάσσιες συγκοινωνίες – Ακτοπλοΐα

Η θαλάσσια σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, αποτελεί **προϋπόθεση οικονομικής και κοινωνικής συνοχής**, ακόμα και επιβίωσης αφού τα περισσότερα νησιά δεν έχουν αυτάρκεια, ενώ πολλά στερούνται ακόμη βασικών υποδομών. Είναι δε, προαπαιτούμενο για την εφαρμογή περιφερειακής, νησιωτικής και τουριστικής πολιτικής. Για τους λόγους αυτούς άλλωστε η ακτοπλοΐα αποτελεί διακριτό στόχο της λιμενικής μας πολιτικής. Η διατήρηση και ενδυνάμωση των νησιωτικών πληθυσμών, η απασχόληση και η ανάπτυξη μέσα από ποικίλες οικονομικές δραστηριότητες, προϋποθέτουν ασφαλείς συγκοινωνιακούς δεσμούς, σε ικανοποιητικό επίπεδο συχνότητας, αξιοπιστίας και σε ανεκτό κόστος. Η πολιτεία υποχρεούται να τις εξασφαλίζει χωρίς διακρίσεις, είτε σε συχνότητα δρομολογίων σε ό,τι αφορά τους χρήστες, είτε σε χρόνους αναχωρήσεων και κάλυψη γραμμών σε ό,τι αφορά τους παρόχους της υπηρεσίας.

Σε εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία, το Ακτοπλοϊκό Δίκτυο δεν μπορεί να επιβληθεί, ή να καθορισθεί αυστηρά. Διαμορφώνεται από τις γραμμές όπου οι πλοιοκτήτες δρομολογούν τα πλοία τους ελεύθερα (τακτική δρομολόγηση) και από τις γραμμές που εξυπηρετούνται με τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την κάλυψη των «κενών» που απομένουν από την ελεύθερη δρομολόγηση, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ένα ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών («άγονες γραμμές»). Οι σχετικές συμβάσεις συνάπτονται κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού έναντι μισθώματος ο οποίος διενεργείται μόνον εφόσον διατίθενται πιστώσεις και υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει ενδιαφέρον για σύναψη συμβάσεων αποκλειστικής εξυπηρέτησης γραμμών άνευ μισθώματος. Το Δίκτυο μπορεί να αναπροσαρμόζεται κάθε χρόνο, με βάση τις δηλώσεις δρομολόγησης των πλοιοκτητών. Οι «άγονες» γραμμές χαρακτηρίζονται ως τέτοιες σε ετήσια βάση, ως αποτέλεσμα της μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για αυτές, κατά τη διαδικασία τακτικής δρομολόγησης.

Τα σημαντικότερα ζητήματα που απασχολούν τον κλάδο σήμερα, εκτός από την εποχικότητα, είναι η έλλειψη ρευστότητας και το λειτουργικό κόστος, που οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση της κίνησης (ύφεση), στην αλματώδη αύξηση του κόστους καυσίμων, το ύψος του ΦΠΑ επί των εισιτηρίων<sup>21</sup>, κ.α. Η συνακόλουθη συρρίκνωση του περιθωρίου μικτού κέρδους και η συσσώρευση σημαντικών ζημιών απειλεί ακόμα και με κατάρρευση τον

κλάδο. Με αυτά τα δεδομένα αναθέσαμε με την υποστήριξη χορηγού μια ανεξάρτητη μελέτη ανάλυσης κινδύνου για το σύνολο του κλάδου.

Υπό το πλαίσιο αυτό:

**Συγκροτήσαμε Ομάδα Εργασίας για την επανεξέταση της υφιστάμενης νομοθεσίας (Ν. 2932/2001)** και προχωρήσαμε σε ανοικτή διαβούλευση<sup>22</sup>. Ακολουθώντας με το άρθρο 37 του Ν.4150/2013, **προσδώσαμε μεγαλύτερη ευελιξία στους όρους και τις προϋποθέσεις δραστηριοποίησης των πλοίων**, παρέχοντας τις εξής δυνατότητες:

- επίσημης όλων των διαδικασιών δρομολόγησης κατόπιν απλοποίησης των σχετικών διαδικασιών.
- προσθήκης επιπλέον πλοίου κατά τη θερινή περίοδο (που δύναται να ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιριών, ή στην ίδια μητρική επιχείρηση, ή σε άλλη ναυτική εταιρία υπό κοινή διαχείριση με το υπό αντικατάσταση πλοίο).
- αντικατάστασης πλοίου, με άλλο κατάλληλου μεγέθους για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών.
- διακοπής δρομολογίων για εργασίες ετήσιας επιθεώρησης των πλοίων και πέραν του διμήνου που ήδη ισχύει από το 2001, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και υπό την προϋπόθεση ότι οι συγκοινωνιακές ανάγκες μιας γραμμής καλύπτονται από λοιπά δρομολογημένα πλοία. Κατά τα λοιπά, η υποχρέωση συγκοινωνιακής κάλυψης των νησιών όλο το χρόνο (δωδεκάμηνη δρομολόγηση) ισχύει στο ακέραιο.
- ειδικά και μόνο για τα ταχύπλοα -επειδή εξυπηρετούν κυρίως την τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες, πέραν της βασικής συγκοινωνίας- δυνατότητα δρομολόγησής τους για διάστημα μικρότερο του έτους, το οποίο όμως, και πάλι, δεν μπορεί να είναι κατώτερο του τετραμήνου.

- **Εκπονήσαμε Σχέδιο Δράσης για μια βιώσιμη ακτοπλοΐα με έμφαση στις «άγονες γραμμές»** και ειδικότερα στη διαδικασία, τους όρους και τα κριτήρια με βάση τα οποία το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), αξιολογεί το Δίκτυο προκειμένου να εκτιμήσει τη συχνότητα και την επάρκεια της συγκοινωνιακής κάλυψης και να επιδοτηθούν τα κενά.

<sup>21</sup> Βρίσκεται σε εξέλιξη συνεργασία του Υπουργείου Οικονομικών και με θεσμικούς φορείς της ακτοπλοΐας για την τεκμηρίωση μείωσης του ΦΠΑ στον κλάδο.

<sup>22</sup> Διαβούλευση 31 Οκτωβρίου με 5 Δεκεμβρίου 2012.

- Προκειμένου να εκκινήσει ο απαραίτητος θεσμικός διάλογος για τον ανασχεδιασμό του δικτύου και των διαδικασιών, **προχωρήσαμε σε δίμηνη ανοικτή διαβούλευση προτείνοντας συγκεκριμένη δέσμη κριτηρίων και θεματολογία με στόχο τη συγκέντρωση απόψεων και προτάσεων και την άντληση τεκμηρίωσης.**

- Παρά την περικοπή του προϋπολογισμού του ΥΝΑ για το 2012 σε σχέση με τα προηγούμενα έτη: **διαιτηρήσαμε όλες τις επιδοτούμενες δρομολογιακές γραμμές («άγονες») και τη συντριπτική πλειονότητα των προσεγγίσεων (συχνότητα), ενώ καλύψαμε στο σύνολό τους τις συμβατικές μας υποχρεώσεις**, επιταχύνοντας ταυτόχρονα την καταβολή μισθωμάτων και αποφεύγοντας δικαστικές προσφυγές που θα επηρέαζαν τα δρομολόγια, ή θα δημιουργούσαν εμπλοκές σε νέες διαγωνιστικές διαδικασίες.

- **Αποφύγαμε τις υπερβολικές χρεώσεις ναύλων.** Το 2012 το κρατικό ναυολόγιο αναπροσαρμόστηκε με Υπουργική Απόφαση κατά 2,4%, στο ποσοστό που αντιστοιχεί στην αύξηση του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή όπως ορίζει το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο (η μέση πραγματική αύξηση αναλογούσε σε λιγότερο από 1 Ευρώ).

- Ως προς τις τιμές των εισιτηρίων ακτοπλοΐας, διευκρινίζονται τα εξής: Στις μη επιδοτούμενες γραμμές που πληρούν τα αντικειμενικά κριτήρια απελευθέρωσης, οι τιμές είναι ελεύθερες και με βάση τον ανταγωνισμό, όπως ισχύει στο θεσμικό πλαίσιο για όλα τα Κράτη - Μέλη της Ε.Ε., ενώ στις επιδοτούμενες γραμμές και σε όσες, από τις μη επιδοτούμενες, δεν πληρούν τα αντικειμενικά κριτήρια απελευθέρωσης, το κρατικό ναυολόγιο καθορίζεται με Υπουργική Απόφαση που εκδίδεται ετησίως με βάση τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή του προηγούμενου έτους (βλ. ανωτέρω).

- Τέλος, με το άρθρο 35 του Ν. 4150 επικαιροποιήσαμε (τροποποίηση Ν. 3709/2008) και **εκσυγχρονίσαμε τη Χάρτα Δικαιωμάτων Επιβατών Ακτοπλοΐας**, ενσωματώνοντας στο εθνικό δίκαιο τη νεότερη Κοινοτική νομοθεσία. Με γνώμονα την καλύτερη δυνατή ενημέρωση του επιβατικού κοινού, εκδώσαμε ενημερωτικό φυλλάδιο με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών, το οποίο διακινήθηκε σε όλους τους λιμένες της χώρας από το Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. σε συνεργασία με την Ένωση Καταναλωτών Ελλάδος.

Τα ανωτέρω συμπληρώνουν τα λοιπά μέτρα και παρεμβάσεις του ΥΝΑ για την ανάπτυξη της ναυτιλίας,

τη μεταρρύθμιση του εθνικού λιμενικού συστήματος, τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες που τα εξυπηρετούν, τη μείωση του εργασιακού κόστους, το σχεδιασμό ολοκληρωμένης πολιτικής για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών (βλ. κεφάλαιο Νησιωτικής Πολιτικής) κλπ.

## 5.3. Ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού

Η ναυτιλία και ο τουρισμός συμπράττουν στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού και δημιουργούν ακόμη μία ευκαιρία για ανάπτυξη. Ο μοναδικός στον κόσμο νησιωτικός πλούτος, με επίκεντρο τη φύση, το μοναδικό οικοσύστημα, την ιστορία και τον πολιτισμό, όπως και η ευνοϊκή γεωγραφική θέση, είναι συγκριτικά μας πλεονεκτήματα που μπορούν να καταστήσουν την Ελλάδα ισχυρό περιφερειακό κέντρο θαλάσσιου τουρισμού, προσελκύοντας όχι απλώς επισκέπτες, αλλά μόνιμους και σταθερούς φίλους. Το Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου συμβάλλει στη διαμόρφωση κατάλληλων προς τούτο προϋποθέσεων.

### 5.3.1. Τουριστικά πλοία

Η επανεκκίνηση της οικονομικής δραστηριότητας στον τομέα και η τόνωση των συναφών επαγγελματικών κλάδων, συναρτάται με τη μαζική προσέλκυση πλοίων αναψυχής στα ελληνικά ύδατα και τις ελληνικές μαρίνες, υπό την προϋπόθεση δημιουργίας κατάλληλου επιχειρηματικού περιβάλλοντος, δηλαδή: ανταγωνιστικό, σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, θεσμικό πλαίσιο για τη δραστηριοποίηση τουριστικών πλοίων και σκαφών αναψυχής και υποδομές λιμένων και μαρινών (αρμοδιότητας Υπουργείου Τουρισμού) που να λειτουργούν υποδειγματικά. Στα ανωτέρω, ο ρόλος της φορολογικής πολιτικής, αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομικών, είναι επίσης καθοριστικός.

Στο πλαίσιο αυτό, κατόπιν συνεργασίας με τα συναρμόδια Υπουργεία, δημόσιας διαβούλευσης (30.04.2013 open.gov.gr) και διαβούλευσης με όλους τους φορείς του κλάδου, **ολοκληρώσαμε και καταθέσαμε στη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης Σχέδιο Νόμου** (βλ. υποσημ. 7) **για όλες τις κατηγορίες πλοίων που εκτελούν ταξίδια αναψυχής και περιήγησης.**

- Το προτεινόμενο αυτό πλαίσιο **μειώνει σαφώς τη γραφειοκρατία** και τους χρόνους, η δε εφαρμογή του, υπό τη μέριμνα, βεβαίως, των Λιμενικών Αρχών, δημιουργεί ασφαλές περιβάλλον για την ανάπτυξη του κλάδου από πραγματικούς επαγγελματίες, υποχρεώνοντας σε αποχαρκτηρισμό τυχόν

εικονικών επαγγελματικών σκαφών, και ταυτόχρονα, δημιουργεί χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, διασφαλίζοντας τις υφιστάμενες στα υπό ελληνική σημαία τουριστικά πλοία.

- Ειδικότερα, ρυθμίζονται, συγκεντρώνονται και κωδικοποιούνται **διατάξεις τριάντα (30) σχεδόν ετών**, εξορθολογίζονται και καταργούνται οι ανεπίκαιρες, απλοποιούνται και συντομεύουν οι διαδικασίες δραστηριοποίησης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής όλων των Κοινοτικών σημαίων και σημαίων ΕΟΧ, διασφαλίζοντας ισότιμη μεταχείριση. Επίσης αποσαφηνίζονται και εμπλουτίζονται οι ρυθμίσεις για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια ανεξαρτήτως μεγέθους, όπως και οι διατάξεις για την είσοδο, κίνηση και ελλιμενισμό στην ελληνική επικράτεια των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας. Περιλαμβάνονται επίσης φορολογικές ρυθμίσεις οι οποίες αποσκοπούν να επιλύσουν οριστικά χρονίζοντα προβλήματα, μεταξύ των οποίων και ο καθορισμός συγκεκριμένου τρόπου υπολογισμού της αξίας του ΦΠΑ των πλοίων αναψυχής, σύμφωνα με την Κοινοτική νομοθεσία.
- Παράλληλα θεσπίζεται **Τέλος Παραμονής και Πλόων** (ΤΠΠ) στην ελληνική επικράτεια, για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, ως ενιαίο και μόνο τέλος, ταυτόχρονα με την κατάργηση ατελέσφορων από εισπρακτικής πλευράς φορολογικών ρυθμίσεων. Το Τέλος αποσκοπεί στην προσέλκυση ιδιωτικών πλοίων αναψυχής για μακρόχρονη παραμονή στη χώρα μας δημιουργώντας ασφάλεια δικαίου. Η χρήση μιας απλοποιημένης βάσης καθορισμού του τρόπου καταβολής και είσπραξης του ΤΠΠ, θα οδηγήσει σε δραστική μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών και θα συμβάλει σημαντικά στην αύξηση των δημοσίων εσόδων.
- Το ΤΠΠ υπολογίζεται σε ετήσια βάση και καταβάλλεται κατ' επιλογή του πλοιοκτήτη ή του χρήστη και αναλόγως του χρόνου παραμονής στη ελληνική επικράτεια προκειμένου να ενισχυθεί και η βραχυπρόθεσμη παραμονή σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα. Επίσης, παρέχονται δίκαιες εκπτώσεις ανάλογα με την παλαιότητα και το είδος του πλοίου (π.χ. σε περίπτωση που έχει χαρακτηριστεί παραδοσιακό) ή σε περίπτωση εφάπαξ καταβολής, ενώ προβλέπονται μικρότερες επιβαρύνσεις για τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής. Σημειώνεται ότι αντίστοιχο τέλος έχουν θεσπίσει αρκετοί ανταγωνιστές της χώρας μας στον τομέα αυτό. Η πληρωμή του ΤΠΠ θα γίνεται στην οικεία Λιμενική ή Τελωνιακή

Αρχή, ενώ θα υπάρχει πρόβλεψη και για την ηλεκτρονική καταβολή του. Το ΤΠΠ δεν επιβάλλεται σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, σε ιδιωτικά μηχανοκίνητα ολικού μήκους έως δέκα (10) μέτρων και ιδιωτικά ιστιοφόρα ολικού μήκους έως δώδεκα (12) μέτρων.

### 5.3.2. Κρουαζιέρα

Η κρουαζιέρα είναι ένας δυναμικός τομέας διακοπών και αναψυχής που παρουσιάζει αλματώδη ανάπτυξη διεθνώς. Αν αυξήσουμε τα σημεία εκκίνησης (homeporting) βελτιώνοντας υποδομές, εγκαταστάσεις και υπηρεσίες σε λιμένες προτεραιότητας, θα δημιουργηθεί ζήτηση για νέους προορισμούς υποδοχής και άρα κίνητρα για επενδύσεις, λόγω των μικρότερων αποστάσεων που μειώνουν δραματικά το κόστος. Έτσι η Ελλάδα θα κατορθώσει να αυξήσει θεαματικά το μερίδιό της στην αγορά αυτή, αποκομίζοντας οφέλη τόσο για την εθνική, όσο και την τοπική ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο αυτό και πέραν των παρεμβάσεων λιμενικής πολιτικής:

- Με το άρθρο 54, Ν. 4150/2013, υλοποιήσαμε το τρίτο βήμα **απελευθέρωσης της κρουαζιέρας** στο εθνικό δίκαιο. Με τη σχετική τροποποίηση του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, παρέχεται, επιπλέον των πλοίων με Κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), **το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών**, με τις ισχύουσες προϋποθέσεις: τα πλοία που έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των σαράντα εννέα (49) επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι μεταξύ ελληνικών ή και ξένων λιμένων, μπορούν να παραλαμβάνουν επιβάτες - έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) - **από οποιονδήποτε ελληνικό λιμένα** με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση, δηλαδή όχι μόνο από τον αφετηρία λιμένα του πλοίου, 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. Με τη ρύθμιση αυτή, 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.

- **Εκπονήσαμε βάσει διεθνών βέλτιστων πρακτικών** και αποστείλαμε για άμεση εφαρμογή στους λιμένες υποδοχής **κρουαζιέρας, προτάσεις για την εφαρμογή του συστήματος προκαθορισμένης ημερομηνίας και ώρας εξυπηρέτησης (berth allocation)**, ώστε να γνωρίζουν οι ενδιαφερόμενες εταιρείες τις δυνατότητες όγκου εξυπηρέτησης από κάθε λιμένα.

- Τέλος, προωθήσαμε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού για τα ωράρια και συνθήκες λειτουργίας των μουσείων και αρχαιολογικών χώρων και με το Υπουργείο Οικονομικών για τις σχετικές τελωνειακές υπηρεσίες, με σκοπό την εξυπηρέτηση επισκεπτών των κρουαζιερόπλοιων στους λιμένες υποδοχής.

### 5.4. Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών

Το ΥΝΑ, μέσω της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των Λιμενικών Αρχών που έχουν την ευθύνη της αστυνόμευσης καθώς και οι φορείς που εποπτεύει όπως ο ΟΛΠ Α.Ε., έχουν καταβάλει μεγάλες προσπάθειες για τον έλεγχο και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών.

- **Ενισχύσαμε τις Λιμενικές Αρχές με αντιρρυπαντικά μέσα και υλικά και με σύγχρονο εξοπλισμό**, αξιοποιώντας τους πόρους του Ειδικού Λογαριασμού «Γαλάζιο Ταμείο», και, παράλληλα, **εντείναμε τους ελέγχους επιβάλλοντας πρόστιμα για την απόρριψη ρυπογόνων ουσιών**.
- **Συντονίσαμε μέσω εβδομήντα έξι (76) Λιμενικών Αρχών ένα Δίκτυο Ισάριθμων Τοπικών Σχεδίων Εκτάκτου Ανάγκης** (Local Contingency Plan - LCP) τα οποία αποτελούν πολύτιμο εργαλείο τόσο για την αντιμετώπιση προβλημάτων ρύπανσης, όσο και για τη συνεργασία με άλλους φορείς.
- **Αναπτύξαμε ευρύ δίκτυο συνεργασίας με τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας και με άλλους αρμόδιους φορείς**, με σκοπό τη διαμόρφωση μιας ενιαίας εθνικής πολιτικής για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, τον καθαρισμό και την προστασία της θάλασσας και των ακτογραμμών, σε περιπτώσεις ατυχημάτων μεγάλης έκτασης, όπου ενεργοποιούνται τα Σχέδια Αντιμετώπισης Τεχνολογικών Ατυχημάτων Μεγάλης Έκτασης (ΣΑΤΑΜΕ), εφόσον το ατύχημα εμπεριέχει ρύπανση των ακτογραμμών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- **Διοργανώσαμε εκπαιδευτικά προγράμματα για το προσωπικό του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. και ασκήσεις**. Το 2012 διενεργήθηκε επιτυχώς η τρίτη κατά σειρά διεθνής άσκηση καταπολέμησης ρύπανσης, με την ονομασία «NIREAS 2012», σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (EMSA).

- **Ενισχύσαμε τη συνεργασία με το Περιφερειακό Κέντρο Καταπολέμησης Έκτακτων Περιστατικών Θαλάσσιας Ρύπανσης στη Μεσόγειο** (REMPEC) αποστέλλοντας στοιχεία προκειμένου να συνταχθεί βάση δεδομένων περιφερειακής εκτίμησης κινδύνων από πετρελαιοκηλίδες στην περιοχή της Μεσογείου (Regional Risk Assessment Methodology) στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος MEDESS-4MS (Mediterranean Decision Support System for Marine Safety). Το REMPEC απέστειλε συγχαρητήρια επιστολή στην οποία υπογραμμίζεται ότι η Ελλάδα θα πρέπει να αποτελέσει παράδειγμα για τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα Κράτη - Μέλη της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την ακρίβεια και την πληρότητα των δεδομένων που διαθέτει σχετικά με τον εξοπλισμό απορρύπανσης, τις παράκτιες εγκαταστάσεις διακίνησης πετρελαιοειδών καθώς και για τα περιστατικά ρύπανσης και θαλάσσιων ατυχημάτων της τελευταίας δεκαετίας στη χώρα μας.

- **Διερευνήσαμε την προώθηση νέων καινοτόμων προγραμμάτων όπως το «Waste Free Oceans»** για τη μείωση των πλαστικών απορριμμάτων στις θάλασσες και τις ακτές, το οποίο και παρουσιάσαμε σε εκπροσώπους επαγγελματιών αλιέων, φορέων και επιχειρήσεων του κλάδου σε συνεργασία με το Σύνδεσμο Ευρωπαϊών Μεταποιητών Πλαστικού (EuPC).

# 06. Νησιωτική Πολιτική

Οι δυσλειτουργίες που προκαλεί η νησιωτικότητα (εκτός από τη φυσική ασυνέχεια του νησιωτικού χώρου, το μικρό μέγεθος του νησιού εμποδίζει οικονομίες κλίμακας, η έλλειψη ενδοχώρας διαταράσσει την περιβαλλοντική του ισορροπία, η απομάκρυνση από τον ηπειρωτικό κορμό παρεμποδίζει τη χωροταξική του ένταξη κλπ.), σε συνδυασμό με το πρότυπο ανάπτυξης που εφαρμόστηκε, συνέργησαν στη δημογραφική και οικονομική περιθωριοποίηση και δημιούργησαν μεγάλες αναπτυξιακές ανισότητες: σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα, μεταξύ μεγάλων και μικρών νησιών, αλλά και στις εσωτερικές τους ζώνες.

Με εξειδικευμένη αντιμετώπιση σε εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο, μπορεί να διαφοροποιηθεί το παραδοσιακό αναπτυξιακό πρότυπο και να αναδειχθεί το δυναμικό των νησιών, με στόχο να γίνουν πιο ελκυστικοί τόποι για να ζεις και να προοδεύεις, όπως ακριβώς προτάσσει το Σύνταγμα, οι Συνθήκες, οι αρχές και οι πολιτικές της Ε.Ε. Σημειώνεται ότι μετά από προσπάθειες της Ελληνικής διαπραγματευτικής ομάδας για το νέο προϋπολογισμό της Ε.Ε. της περιόδου 2014 - 2020 (πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο), για πρώτη φορά σε απόφαση Ευρωπαϊκού Συμβουλίου υπήρξε ρητή διατύπωση (σημείο 44), σύμφωνα με την οποία η κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα νησιά πρέπει να λαμβάνεται υπόψη τόσο σε επίπεδο κονδυλίων, όσο και σε επίπεδο ειδικών δράσεων.

Ως εκ τούτων, απαιτείται: (α) σχεδιασμός και εφαρμογή νησιωτικής πολιτικής σε συμφωνία με την ΟΘΠ και τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» με στόχο τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών στα νησιά, την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών, τη στήριξη της κοινωνικής τους ζωής, τη μέριμνα για το περιβάλλον, την προστασία από έκτακτες ανάγκες κλπ. και (β) αποτελεσματικός συντονισμός όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Με δεδομένη την ανάγκη συντονισμού, ενημερώσαμε τις περιφερειακές αρχές και τους εκπροσώπους των Υπουργείων (5.4.2013) αναφορικά με τη στρατηγική και τα αναγκαία μέσα που προτείνουμε για να επιτευχθούν οι στόχοι της νησιωτικής πολιτικής, για τη διαμόρφωση θέσεων ενόψει συνάντησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με θέμα τη νησιωτική πολιτική (23.4.2013), και, τέλος, για το συντονισμό δράσης ενόψει της νέας προγραμματικής περιόδου 2014 - 2020.

Στο πλαίσιο αυτό και με το Ν.4150/2013:

- **Αναδείξαμε το ΥΝΑ ως φορέα πρωτοβουλιών για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την εφαρμογή νησιωτικής πολιτικής και ως θεματοφύλακα της νησιωτικότητας μέσω της εφαρμογής της «ρήτρας νησιωτικότητας»** που θεσπίσαμε με σκοπό την άσκηση προληπτικού ελέγχου των επιπτώσεων στα νησιά των οριζόντιων και τομεακών πολιτικών, και ιδίως των πιο ευαίσθητων από αυτές, προκειμένου να εξισορροπούνται κατάλληλα, σε αρμονία με τη Συνταγματική επιταγή. Για την ορθή εφαρμογή της ρήτρας απαιτείται ενδεδειγμένη παρακολούθηση του νομοθετικού έργου των Υπουργείων και εντοπισμός των ρυθμίσεων εκείνων που μπορούν να λειτουργήσουν ως μοχλοί εξισορρόπησης, σε συντονισμό με το αρμόδιο Υπουργείο Οικονομικών εφόσον αυτές προκαλούν οικονομικό κόστος.
- **Επανασχεδιάσαμε τις δομές και αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής**, όσον αφορά τον σχεδιασμό και το συντονισμό της εφαρμογής νησιωτικής πολιτικής και στρατηγικής για την ανάπτυξη των νησιών.

- **Διευρύνουμε τα όρια άσκησης των αρμοδιοτήτων αυτών από εκείνα των Περιφερειακών Ενοτήτων του Αιγαίου, σε όλο το νησιωτικό χώρο.**

- **Θεσμοθετήσαμε Εθνικό Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής**, με ευρεία εκπροσώπηση της διοίκησης, της αυτοδιοίκησης, επαγγελματιών και επιχειρηματιών φορέων των νησιών, το οποίο θα έχει γνωμοδοτικό ρόλο για τις βασικές αρχές χάραξης πολιτικών στα νησιά, αλλά και για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των νησιωτικών πολιτικών.

- **Συστάθηκε το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής<sup>23</sup> (Ε.Ι.Ν.Π.)** ως Ν.Π.Ι.Δ. υπό την εποπτεία του ΥΝΑ. Το Ινστιτούτο θα ενεργεί ως σύμβουλος της Πολιτείας για την επιστημονική τεκμηρίωση σε θέματα χάραξης και άσκησης νησιωτικής πολιτικής και θα συνεργάζεται με ΑΕΙ και ερευνητικά ινστιτούτα της ημεδαπής και της αλλοδαπής. Το Ε.Ι.Ν.Π. θα λειτουργεί αδαπάνως για το δημόσιο υποστηριζόμενο από τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και το Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

- **Στο πλαίσιο της προετοιμασίας του νέου ΕΣΠΑ («Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης 2014-2020»), επεξεργαστήκαμε και καταθέσαμε στο αρμόδιο Υπουργείο Ανάπτυξης, πρόταση στρατηγικής νησιωτικής ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο** με βασικούς άξονες και δράσεις για τον τουρισμό, την αγροτική ανάπτυξη, το περιβάλλον, τον πολιτισμό και τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος. Δεδομένου ότι διανύουμε περίοδο σχεδιασμού, το ΥΝΑ θα πρέπει να έχει ενεργό ρόλο στη διαμόρφωση του νέου ΕΣΠΑ 2014 - 2020.

- **Ολοκληρώσαμε και παρουσιάσαμε στη Βουλή Επιχειρησιακό Σχέδιο ανάπτυξης του νησιωτικού χώρου** (εθνική στρατηγική) με τρεις προτεραιότητες / στρατηγικούς άξονες παρέμβασης: νησιά «ίσων ευκαιριών», δηλαδή παροχή υπηρεσιών ισοδύναμης ποιότητας χωρίς πρόσθετο κόστος, «ποιοτικά νησιά», δηλαδή εστίαση της παραγωγής σε επώνυμα αγαθά και υπηρεσίες, βασισμένα σε τοπικούς πόρους και τεχνογνωσία και «πράσινα νησιά», δηλαδή μείωση της χρήσης «ακριβών» και σπάνιων για τα νησιά φυσικών πόρων όπως το νερό, η ενέργεια και το έδαφος. Το τρίπτυχο αυτό συνιστά τους θεματικούς στόχους που έχει προσδιορίσει το Υπουργείο Ανάπτυξης για τη «Σύμβαση Εταιρικής Σχέσης» 2014 - 2020.

- **Διοργανώσαμε στον Πειραιά Συνέδριο για τη νησιωτικότητα**, με στόχο την ανταλλαγή απόψεων και τη συν-διαμόρφωση θέσεων και προτάσεων.

Πρωθήσαμε δράσεις και παρεμβάσεις σε κρίσιμες πολιτικές για τα νησιά, όπως η χωροταξία, ο πολιτισμός, το περιβάλλον, οι φυσικοί πόροι, η αγροτική ανάπτυξη, ο αθλητισμός, ενώ, παράλληλα, παρείχαμε τεχνική υποστήριξη στα μικρά νησιά για την ωρίμανση μικρών έργων υποδομής.

Συνδιαμορφώσαμε με το Υπουργείο Ανάπτυξης και θεσμοθετήσαμε με το Ν. 4146/2013, πλαίσιο για τους όρους δημιουργίας, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των **υδατοδρομίων** και τις διαδικασίες αδειοδότησής τους, εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος. Τα υδροπλάνα μπορούν να αποτελέσουν συμπληρωματική / εναλλακτική λύση για τη μετακίνηση των νησιωτών ή τουριστών. Οι διασυνδέσεις και ο συντονισμός με τα υδατοδρόμια θα ενισχύσει την εδαφική συνοχή της χώρας και την προσπελασιμότητα των νησιών.

Το ΥΝΑ οφείλει και μπορεί να δώσει ουσιαστικό περιεχόμενο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή νησιωτικής πολιτικής αναλαμβάνοντας δράση ακόμα και πέραν των στενών ορίων των αρμοδιοτήτων του ή / και ενεργοποιώντας τα αρμόδια Υπουργεία προκειμένου να προωθήσουν σχεδιασμούς και λύσεις σε θέματα όπως η προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, η ενεργειακή επάρκεια, η προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, η απασχόληση κλπ.

Ένα παράδειγμα αποτελεί η συνεργασία της Γ.Γ.Α.Ν.Π. με την **Ειδική Γραμματεία Υδάτων** του ΥΠΕΚΑ, στην οποία η πρώτη έχει διαθέσει ένα εξειδικευμένο υπάλληλο, προκειμένου να διευκολύνει και επιταχύνει ειδικά θέματα που αφορούν στις νησιωτικές περιοχές, όπως τα σχέδια διαχείρισης υδάτων στα νησιά και η περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων. Η ανωτέρω συνεργασία εντάσσεται στο πλαίσιο της εφαρμογής του Ν. 3983/2011, με τον οποίο ενσωματώθηκε η Οδηγία - Πλαίσιο 2008/56/ΕΚ για τη θαλάσσια στρατηγική.

<sup>23</sup> Το Ε.Ι.Ν.Π. περιλήφθηκε αρχικά στο Ν.3852/2010 (άρθρο 28 «Καλλικράτη»). Σε συνεννόηση με το Υπουργείο Εσωτερικών συμφωνήθηκε η μεταφορά της εποπτείας του στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Η δυνατότητα αυτή αποτυπώνεται στις ακόλουθες τρεις πρωτοβουλίες που αναλάβαμε.

- Αντιμετώπιση των προβλημάτων υδροδότησης των άλυτων νησιών και απεξάρτηση από δαπανηρές διαδικασίες μεταφοράς νερού, μέσω θεσμοθετημένης συνεργασίας με εξειδικευμένο φορέα. Στο πλαίσιο αυτό:

- Υπογράψαμε Μνημόνιο Συνεργασίας με την ΕΥΔΑΠ για την παροχή τεχνικών - συμβουλευτικών υπηρεσιών στον τομέα της ολοκληρωμένης διαχείρισης της υδροδότησης και αποχέτευσης των νησιών, με προτεραιότητα τον εντοπισμό και την κοστολόγηση των άμεσων παρεμβάσεων και των αναγκών προς υλοποίηση έργων.
- Μεσοπρόθεσμα, προβλέψαμε τη δυνατότητα σύναψης τριμερών προγραμματικών συμβάσεων (ΥΝΑ, ΕΥΔΑΠ, Οικείος Δήμος) για την ολοκλήρωση και θέση σε λειτουργία των ημιτελών έργων (αφαλάτωσης και συνοδά έργα), καθώς και για επισκευές και συντήρηση του συνόλου του συστήματος υδροδότησης (μονάδες αφαλάτωσης - δίκτυα) με στόχο την οικονομικότερη, ορθολογικότερη και πλέον βιώσιμη λύση στο πρόβλημα υδροδότησης των νησιών. Αποδώσαμε δε άμεση προτεραιότητα στα 18 άνυδρα νησιά που εφοδιάζονται από υδροφόρα πλοία σε βάρος των πιστώσεων του ΥΝΑ ή εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από μονάδες παραγωγής νερού με προβλήματα λειτουργίας ή διαχείρισης.
- Τα ανωτέρω συζητήθηκαν, μεταξύ άλλων, σε ευρεία σύσκεψη που οργανώσαμε στο ΥΝΑ (3.6.2013) με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της διοίκησης και τους εν λόγω νησιωτικούς Δήμους. Ενόψει δε της θερινής περιόδου - εξαντλώντας κάθε δυνατότητα χρηματοδότησης και επίσπευσης - αποφασίσαμε συγκεκριμένες ενέργειες από πλευράς Γ.Γ.Α.Ν.Π. και των οικείων Δήμων για την άμεση αποκατάσταση της λειτουργικότητας συγκεκριμένων έργων.

- Στήριξη και ενίσχυση της νησιωτικής επιχειρηματικότητας μικρής κλίμακας στον τομέα του τουρισμού

- Μετά από πρότασή μας προς το Υπουργείο Ανάπτυξης και συνεργασία με τις υπηρεσίες του, προκηρύχθηκε από το Εθνικό Ταμείο Επιχειρηματικότητας και Ανάπτυξης (Ε.Τ.Ε.ΑΝ.Α.Ε.) μέσω του ΕΣΠΑ 2007-2013, ένα νέο Πρόγραμμα για την ενίσχυση μικρών νησιωτικών επιχειρήσεων - υπό ίδρυση νέων και υφιστάμενων - που δραστηριοποιούνται ή θέλουν να επεκταθούν στον τουρισμό.
- Το Πρόγραμμα παρέχει δάνεια 10 έως 30 χιλιάδες Ευρώ με εξαιρετικά ευνοϊκούς όρους ή και πλήρη επιδότηση επιτοκίου στα μικρά νησιά, για επενδυτικές και λειτουργικές δαπάνες, με έμφαση σε αυτές που θα συμβάλουν στην αναβάθμιση της συνολικής ποιότητας του προσφερόμενου προϊόντος.

- Επιστημονική υποστήριξη για την αντιμετώπιση των συνεπειών από τις καταστροφικές πυρκαγιές του Αυγούστου 2012 στη νήσο Χίο

- Συγκροτήσαμε Επιτροπή Εμπειρογνομόνων με αντικείμενο την αξιολόγηση και αποτίμηση των καταστροφών στην κεντρική και νότια περιοχή της νήσου Χίου<sup>24</sup> (βλ. ΑΔΑ: Β4Θ3ΟΠ-ΕΓ9), μετά τις πυρκαγιές του Αυγούστου 2012, τη μελέτη των επιπτώσεών τους στο κοινωνικό και οικονομικό ιστό της περιοχής, την υποβολή προτάσεων για την αντιμετώπισή τους και τη βέλτιστη επαναφορά του περιβάλλοντος του νησιού, την εκπόνηση δασικής στρατηγικής για τις νησιωτικές περιοχές και εν γένει τη θωράκισή τους (ιδίως των απομονωμένων νησιωτικών συστημάτων), έναντι καταστροφών από τη συνέργεια ακραίων καταστάσεων. Στην Επιτροπή συμμετείχαν καθηγητές από πέντε διαφορετικά ΑΕΙ με τις απαιτούμενες επιστημονικές ειδικότητες. Τα μέλη της Επιτροπής δεν έλαβαν αποζημίωση, ή οποιουδήποτε άλλου είδους απολαβή, για τη συμμετοχή τους.

Τέλος, σημειώνεται ότι η νησιωτική πολιτική δεν μπορεί να υπάρξει ή να υποστηριχθεί, χωρίς τις άλλες πολιτικές αρμοδιότητας ΥΝΑ (ναυτιλιακή, λιμενική, ασφάλειας και αστυνόμευσης).

## 07. Πολιτικές Ασφάλειας και Αστυνόμευσης

Σε 24ωρη βάση και ανά την επικράτεια, το Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. οφείλει να παρέχει υψηλό επίπεδο ασφάλειας και αστυνόμευσης, εποπτεία διακίνησης εκατομμυρίων επιβατών, διαχείρισης εκατοντάδων πλοίων και ελέγχου χιλιάδων τουριστικών, εμπορικών και αλιευτικών σκαφών.

Παράλληλα και λόγω των προεκτάσεων που έχουν λάβει οι διεθνείς απειλές, καλείται να προάγει τη διεθνή συνεργασία στα αρμόδια διεθνή όργανα. Επίσης, η διαχείριση των μεταναστευτικών ροών αποτελεί ένα ιδιαίτερα σοβαρό και ευαίσθητο πρόβλημα: τα νέα γεωπολιτικά δεδομένα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και ιδίως η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού προσφύγων Συριακής προέλευσης στην Τουρκία, σε συνδυασμό με τα μέτρα επιτυχούς ανάσχεσης των μεταναστευτικών ροών στα χερσαία ελληνοτουρκικά σύνορα (Εβρος), αύξησαν δραματικά κατά το τελευταίο διάστημα τις πιέσεις στα Ανατολικά θαλάσσια σύνορά μας, γεγονός που απαίτησε την εντατικοποίηση από πλευράς μας, σε μέσα και πόρους, υλικούς και ανθρώπινους.

Όσον αφορά στους ελέγχους, το Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. οφείλει να τους διενεργεί με ολόενα και μεγαλύτερη ένταση, όχι μόνον επειδή εντάσσονται στο γενικότερο πλαίσιο ενίσχυσης του αισθήματος ασφάλειας των πολιτών, που αποτελεί κυρίαρχη προτεραιότητά μας, αλλά και γιατί με βάση τα ευρήματά τους μπορούμε να βελτιώσουμε το θεσμικό πλαίσιο, το διοικητικό περιβάλλον και να ενεργοποιήσουμε καλύτερα τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Συνεπώς, για να μπορεί το Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. να ανταποκριθεί στα ανωτέρω αυξημένα και απαιτητικά καθήκοντα, απαιτείται αποτελεσματικός προγραμματισμός, εξειδικευμένη εκπαίδευση, ιεράρχηση έργων και προμηθειών, κατάλληλη οργανωτική δομή για την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού και των επιχειρησιακών μέσων και εξωστρέφεια. Από την

ανασύσταση του ΥΝΑ το 2012 και μετά, δόθηκε ιδιαίτερο βάρος στην ενίσχυση καθενός από τους ανωτέρω τομείς.

### 7.1. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας - Επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου

Το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. παρακολουθεί τη θαλάσσια κυκλοφορία σε 24ωρη βάση μέσω: (α) δικτύου σταθμών αισθητήρων αυτόματου εντοπισμού και αναγνώρισης πλοίων AIS (Automatic Identification System), (β) του συστήματος SafeSeaNet για την παρακολούθηση και καταχώριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας πλοίων σε ελληνικές θαλάσσιες περιοχές και λιμάνια και (γ) του δορυφορικού συστήματος παγκόσμιας κάλυψης Long Range Identification and Tracking (LRIT), ενώ συμμετέχει και σε διεθνή δίκτυα όπως το MARES (το οποίο παρέχει πλήρη εικόνα της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε όλη τη Μεσόγειο), όπως και σε ερευνητικά προγράμματα και έργα στα αντικείμενα της θαλάσσιας επιτήρησης και της παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Περαιτέρω:

- Αντιμετωπίσαμε την οριακή κατάσταση στην οποία παραλάβαμε το Εθνικό Σύστημα Παρακολούθησης, Ελέγχου και Διαχείρισης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS). Με προσήλωση στις αρχές της νομιμότητας, της οικονομικότητας και της κανονικότητας των δημοσίων δαπανών, προβήκαμε στις ακόλουθες ενέργειες: (α) ανατέθηκε στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, λόγω επιστημονικής και εμπειρικής σχέσης με το συγκεκριμένο εξειδικευμένο αντικείμενο, να αξιολογήσει τα δεδομένα και να υποβάλει αντίστοιχες εκθέσεις χωρίς οικονομική επιβάρυνση, (β) για την άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων συντήρησης που είχε σταματήσει από τις αρχές του 2012, οι υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., στο πλαίσιο των τε-

<sup>24</sup> <http://static.diavgeia.gov.gr/doc/%CE%924%CE%983%CE%9F%CE%A0-%CE%95%CE%939>

χνικών τους δυνατοτήτων, προχώρησαν σε επιμέρους επισκευές του συστήματος, (γ) διενεργήθηκαν διαγωνιστικές διαδικασίες για την προμήθεια των ανταλλακτικών που απαιτούνται για την αποκατάσταση επιμέρους συσκευών του συστήματος που είχαν περιπέσει σε μειωμένη λειτουργική ικανότητα και (δ) συντάχθηκαν προδιαγραφές για την ανάθεση, κατόπιν διαγωνισμού, της συντήρησης και ενιαίας τεχνικής υποστήριξης του συνόλου του εξοπλισμού για τα έτη 2013 και 2014 και της αποκατάστασης των βλαβών του συστήματος. Για τη χρηματοδότηση των δαπανών των ετών 2013 και 2014, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους ενέκρινε ποσό ύψους 800.000 Ευρώ/έτος.

- Διατάξαμε διερεύνηση και τυχόν καταλογισμό ευθυνών για τις καθυστερήσεις συντήρησης και διασφάλισης απρόσκοπτης λειτουργίας του ανωτέρω συστήματος και το θέμα βρίσκεται στη Δικαιοσύνη από τα τέλη 2012, μέσω της Υπηρεσίας Εσωτερικών Υποθέσεων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
- Παράλληλα, προβήκαμε στις ακόλουθες ενέργειες για **τη μόνιμη αντιμετώπιση του θέματος**, με προοπτική τα σχετικά έργα να χρηματοδοτηθούν από το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης 2014 - 2020. Στο πλαίσιο αυτό: (α) συντάχθηκε σχέδιο τεχνικών προδιαγραφών αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του υπάρχοντος VTMIS, (β) συγκροτήθηκε Επιτροπή μελέτης των τεχνικών απαιτήσεων και καθορισμού των προδιαγραφών για την ανάπτυξη ενός νέου εξελιγμένου συστήματος επιτήρησης με στόχο την πλήρη κάλυψη και επίγνωση της κατάστασης στο σύνολο του ελληνικού θαλάσσιου χώρου με τη βοήθεια τεχνικών μέσων και ειδικότερα με χρήση διαφόρων τύπων αισθητήρων (ραντάρ, ηλεκτροοπτικά και θερμικά μέσα παρατήρησης, μέσα ηλεκτρονικής παρακολούθησης κ.α.) και (γ) υποβλήθηκε, μέσω της Ειδικής Υπηρεσίας Συντονισμού και Εφαρμογής συγχρηματοδοτούμενων Δράσεων του ΥΝΑ (ΕΥΣΕΔ ΥΝΑ), στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Προσπελασιμότητα 2007-2013», αίτημα παροχής Τεχνικής Βοήθειας για την υποστήριξη του ΥΝΑ με Τεχνικό Σύμβουλο. Συζητείται τέλος, η συμβολή της EMSA (European Maritime Safety Agency) στον νέο ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό.
- Αναθέσαμε στον **Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων** (ΚΕΕΠ)<sup>25</sup> σε συνεργασία με εκπροσώπους

ακτοπλοϊκών εταιρειών, να εξετάσει θέματα αντιμετώπισης και διαχείρισης τυχόν βλαβών δρομολογιακών επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων και προληπτικής συντήρησης αυτών, **κατά τη θερινή περίοδο 2013**. Στο πλαίσιο αυτό αποφασίστηκαν και υλοποιήθηκαν τα εξής: (α) άμεση και συνεχής ενημέρωση από τους εκπροσώπους των εταιρειών προς τον ΚΕΕΠ και παροχή σ' αυτούς άμεσα όλων των πληροφοριών που απαιτούνται για την καλύτερη και ταχύτερη διαχείριση των ζημιών ή βλαβών των Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ ακτοπλοϊκών πλοίων, (β) δέσμευση των ναυτιλιακών εταιρειών για την έγκαιρη εκτέλεση όλων των εργασιών συντήρησης, που προβλέπονται από το εφαρμοζόμενο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης και τις οδηγίες των κατασκευαστών των μηχανών του κάθε πλοίου και (γ) διενέργεια από τον ΚΕΕΠ εκτάκτων ελέγχων για θέματα προληπτικής συντήρησης σε εφαρμογή του Κώδικα ISM (International Safety Management).

- **Προετοιμάσαμε την εναρμόνιση με την Οδηγία 2010/65/ΕΕ** για την ηλεκτρονική υποβολή δηλώσεων κατάπλου και απόπλου των πλοίων (Ενιαία Ναυτιλιακή Θυρίδα).
- **Προετοιμάσαμε την εναρμόνιση με την Οδηγία 2002/59/ΕΚ** για την ανάπτυξη ενός Κοινοτικού Συστήματος Παρακολούθησης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (**SafeSeaNet**). Στο πλαίσιο της επιχειρησιακής λειτουργίας SafeSeaNet, το Κέντρο Επιχειρήσεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Κ.ΕΠΙΧ.) κατά το Α' εξάμηνο 2013, καταχώρησε **69.793** κατάπλους πλοίων σε Ελληνικά λιμάνια και **7.928** κατάπλους και απόπλους πλοίων που μετέφεραν επικίνδυνα φορτία (υποχρέωση της Οδηγίας).
- Συνδράμαμε το **Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής** στις πρώτες σεισμικές ερευνητικές εργασίες απόκτησης δεδομένων μη αποκλειστικής χρήσης εντός της θαλάσσιας ζώνης στη Δυτική και Νότια Ελλάδα, για την **έρευνα υδρογονανθράκων**.
- Τέλος, για **τη διασφάλιση του φυσικού αλιευτικού μας πλούτου** και προκειμένου το ΥΝΑ να μπορεί να ασκήσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις ελεγκτικές του αρμοδιότητες στα Ελληνικά χωρικά ύδατα και στα διεθνή, **ολοκληρώσαμε το πρώτο στάδιο αναβάθμισης του Κέντρου Παρακολούθησης Αλιείας (Κ.Π.Α.)**, ενώ παράλληλα, προχωρήσαμε τις διαγωνιστικές διαδικασίες για την πλήρη

αναβάθμισή του με νέο εξοπλισμό και ηλεκτρονικές εφαρμογές ελέγχου της αλιείας. Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργήσαμε ειδική εφαρμογή και αποκτήσαμε εξοπλισμό για τη διασύνδεση του Κ.Π.Α. με αντίστοιχα κέντρα άλλων Κρατών - Μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με στόχο την προώθηση κοινών δράσεων στη Μεσόγειο για τον έλεγχο της αλιείας και των προστατευόμενων θαλάσσιων ειδών.

## 7.2. Ενίσχυση - Επιχειρησιακή ετοιμότητα του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. για την πρόληψη / καταστολή του εγκλήματος

Το αίσθημα ασφαλείας στους πολίτες, ιδιαίτερα υπό τις παρούσες δύσκολες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες, εμπεδώνεται με την αποτελεσματική πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος. Στο πλαίσιο αυτό και με τις σημερινές συνθήκες αυστηρών δημοσιονομικών περιορισμών και ραγδαίας αύξησης των επιχειρησιακών απαιτήσεων:

- **Διασφαλίσαμε κατά προτεραιότητα τη λειτουργία όλων των πλωτών και εναέριων μέσων του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.** Μέσω του Ταμείου Εξωτερικών Συνόρων (ΤΕΣ) της ΕΕ, αποκτήθηκαν επίσης νέοι κινητήρες και συστήματα πρόωσης για την αναβάθμιση υφιστάμενων περιπολικών σκαφών, ενώ αντικαταστάθηκε όπου ήταν δυνατό πεπαλαιωμένος τεχνολογικός και επιχειρησιακός εξοπλισμός, όπως π.χ. θερμικές διόπτρες.
- **Διενεργήσαμε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό για την ανανέωση μέσων και ειδικού εξοπλισμού, υπό σχετικό προγραμματισμό, ιεράρχηση αναγκών και τεκμηρίωση σκοπιμότητας** (επανενεργοποίηση Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού & Διαχείρισης Κρίσεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, κ.α.). Ειδικότερα, με συγχρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ και το ΤΕΣ αποκτήθηκαν είκοσι τρία (23) περιπολικά οχήματα τύπου τζιπ πολλαπλής χρησιμότητας για την κάλυψη των αναγκών στις παραμεθόριες περιοχές της χώρας, ένα (1) ταχύπλοο φουσκωτό περιπολικό σκάφος, εξειδικευμένο λογισμικό επεξεργασίας και ανάλυσης μεγάλου και σύνθετου όγκου εγκληματολογικών δεδομένων και πληροφοριών, συμβατικού ποσού 846.000 Ευρώ, συστήματα πληροφοριών Schengen 2ης γενιάς

(SISII), ενώ ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες για την απόκτηση πέντε (5) ακόμα ταχύπλων σκαφών, έξι (6) παράκτιων περιπολικών σκαφών και ενός (1) Περιπολικού Ανοικτής Θαλάσσης (ΠΑΘ). Επίσης, τον Απρίλιο 2013, η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών δώρισε δύο υπερσύγχρονα περιπολικά σκάφη στο ΥΝΑ, παρουσία του Πρωθυπουργού Α. Σαμαρά.

- Για την υποστήριξη των υπηρεσιών του ΥΝΑ με σκοπό την **ταχεία και ορθή διενέργεια διαγωνισμών προμηθειών, έργων και υπηρεσιών** συμβατών με το εθνικό και Κοινοτικό δίκαιο, καθώς και την επίσπευση των σχετικών διαδικασιών, **υπογράψαμε Μνημόνιο συνεργασίας με τη Μονάδα Παρακολούθησης Διαγωνισμών και Συμβάσεων (ΜΟ.ΠΑ.ΔΙ.Σ.)** του Κέντρου Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Δικαίου. Η ΜΟ.ΠΑ.ΔΙ.Σ είναι γνωμοδοτική δομή που παρέχει στις ελληνικές αναθέτουσες αρχές εξειδικευμένα και ταχεία νομική συμβουλευτική υποστήριξη κατά την δημοπράτηση συμβάσεων έργων & τεχνικών υπηρεσιών που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του πρωτότυπου και παράγωγου κοινοτικού δικαίου των δημοσίων συμβάσεων.
- **Εφαρμόσαμε προγράμματα εκπαίδευσης των στελεχών του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.** για την αντιμετώπιση των σύγχρονων μορφών εγκληματικότητας, και **συμμετοχής τους σε ευρωπαϊκά fora** για τη δημιουργία καινοτόμων εφαρμογών διαχείρισης των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων. Σημειώνεται επίσης η ένταξη του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Εκπαίδευσης στις Παραγωγικές Σχολές του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., γεγονός που θα διευκολύνει την εναρμόνιση σε επίπεδο Ε.Ε. σε θέματα ενιαίας διαχείρισης συνόρων.
- **Πρωθήσαμε τις διεθνείς συνεργασίες, στο πλαίσιο των οποίων ήδη υλοποιούνται κοινά έργα και προγράμματα** για τη βελτίωση της επιτήρησης των θαλάσσιων συνόρων και την αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών, όπως π.χ. το ερευνητικό πρόγραμμα «ΠΕΡΣΕΑΣ»<sup>26</sup> ("PERSEUS" – Protection of European Seas and borders through the intelligent use of surveillance), τα προγράμματα EUROSUR (European Surveillance) και CONOPS (Concepts of Operations), υπό την αιγίδα της FRONTEX.
- Λαμβάνοντας υπόψη το μεγάλο αριθμό κενών οργανικών θέσεων που διαρκώς αυξάνεται λόγω

<sup>25</sup> Ο ΚΕΕΠ διενεργεί τακτικές και περιοδικές επιθεωρήσεις προς πιστοποίηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων, ενώ έχει εξουσιοδοτήσει δέκα Αναγνωρισμένους Οργανισμούς (Νηογνώμονες) να διενεργούν για λογαριασμό του επιθεωρήσεις σύμφωνα με τη διεθνή, κοινοτική και εθνική νομοθεσία και να εκδίδουν τα αντίστοιχα πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

<sup>26</sup> Πρόκειται για ένα επιδεικτικό ερευνητικό έργο υπό τη Γενική Διεύθυνση Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας (DG Enterprise) της Ε.Ε. με αντικείμενο την ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος επιτήρησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στο έργο συμμετέχουν 29 φορείς από 12 χώρες, όπου περιλαμβάνονται εταιρείες υψηλής τεχνολογίας, ερευνητικά κέντρα, καθώς και κρατικές υπηρεσίες αρμόδιες για την επιτήρηση και την ασφάλεια των θαλάσσιων συνόρων. Από τη χώρα μας, στο έργο συμμετέχουν το Εθνικό Κέντρο Έρευνας Φυσικών Επιστημών (Ε.Κ.Ε.Φ.Ε.) «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ» και η εταιρεία επικοινωνιών "SATWAYS", ως πάροχοι τεχνολογίας καθώς επίσης το Λ.Σ. και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (Υ.Ε.Θ.Α.), ως τελικοί χρήστες.

αποστρατειών, την περαιτέρω ενίσχυση των επιχειρησιακών μέσων από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Εξωτερικών Συνόρων, αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες αστυνόμευσης της **ΑΟΖ**<sup>27</sup>, **εξασφαλίσαμε για τα έτη 2013-2014 την κατάταξη στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. 250 νέων στελεχών** (αίτημα υποβλήθηκε στις 20-6-2013). Συγκεκριμένα: **80** δοκίμων Σπμαιοφόρων, **91** Υπαξιωματικών, **49** Λιμενοφυλάκων, **10** Τεχνικών Ανθυποπλοίαρχων, **10** Οικονομικών και **10** Νομικών.

- Με το Ν. 4081/2012, **διασφαλίσαμε (α) την παρामीονή της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών**<sup>28</sup> **στην περιοχή του Ελληνικού στον Άγιο Κοσμά**, εξαιρώντας την έκταση στην οποία βρίσκεται σήμερα εγκατεστημένη από την αυτοδίκαιη περιέλευσή της στην εταιρεία «Ελληνικό ΑΕ». Η εταιρεία αυτή έχει αναλάβει τη διαχείριση, τη χρήση και την εκμετάλλευσή της συνολικής έκτασης του παλαιού αεροδρομίου και **(β) τη μετεγκατάσταση της Μονάδας**, μόνον εφόσον εξελευρηθεί από το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. κατάλληλος χώρος<sup>29</sup>, ισοδύναμος λειτουργικά και επιχειρησιακά, και το Ταμείο αναλάβει το κόστος μεταφοράς των υποδομών και διαμόρφωσης αντίστοιχων εγκαταστάσεων, υπό την προϋπόθεση εγκρίσεων των ανωτέρω από τον Υπουργό Ναυτιλίας & Αιγαίου. Υπογραμμίζεται ότι η αποστολή της Μονάδας είναι εξειδικευμένη και ευαίσθητη, η δε εκτέλεσή της προϋποθέτει, πέραν των λοιπών, σύγχρονες και ειδικά εξοπλισμένες εγκαταστάσεις πολλαπλών χρησιμότητων, τόσο στην ξηρά όσο και στον παρακείμενο αυτής θαλάσσιο χώρο.
- Με το άρθρο 7 του ίδιου Νόμου παρείχαμε τη δυνατότητα κατ' εξαίρεση αξιοποίησης του Πίνακα των Επιλαχόντων προηγηθέντος διαγωνισμού για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών εάν παρίσταται επιτακτική ανάγκη (η ρύθμιση αυτή είναι εξαιρετικά χρήσιμη, διότι όταν για οποιονδήποτε λόγο -κυρίως δημοσιονομικό- δεν είναι δυνατή η προκήρυξη διαγωνισμού προσλήψεων, το ΥΝΑ θα μπορεί να αξιοποιεί τους επιλαχόντες του αμέσως προηγούμενου διαγωνισμού) και, παράλληλα, καθορίσαμε τον τρόπο επιτάχυνσης των διαγωνιστικών διαδικασιών, προκειμένου για προμήθεια πλωτών μέσων που συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε.

- **Για την περαιτέρω υποστήριξη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στα αυξημένα καθήκοντα ασφάλειας και αστυνόμευσης, θεσπίσαμε ειδικές διατάξεις στο Ν. 4150/2013** (βλ. Κεφάλαιο Γ': ρύθμιση θεμάτων ενίσχυσης της ασφάλειας και της αστυνόμευσης που ασκεί το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, στις παράκτιες ζώνες και στους λιμένες της χώρας).

### 7.3. Έλεγχος της παράνομης μετανάστευσης

Μετά την εφαρμογή μέτρων ελέγχου στα χερσαία σύνορά μας με την Τουρκία, οι ροές παράνομης μετανάστευσης σημείωσαν μετατόπιση στα Ελληνο-τουρκικά θαλάσσια σύνορα, με συνέπεια κατά το 10μηνο Αυγούστου 2012 – Μαΐου 2013 να προκληθεί σημαντική αύξηση περιστατικών και συλλήψεων στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου κατά 3.871% (43% συριακής προέλευσης) σε σχέση με το 10μηνο Οκτωβρίου 2011 - Ιουλίου 2012 (βλ. ακολούθως). Στο ανωτέρω πλαίσιο:

- **Ενισχύσαμε τη διακλαδική συνεργασία σε επίπεδο ανωτάτων στελεχών**, με ενέργειες όπως η αξιολόγηση του υφιστάμενου επιχειρησιακού σχεδιασμού ειδικά στις περιοχές που δέχονται έντονες πιέσεις, η συνεχής αποτύπωση των ροών στα εξωτερικά θαλάσσια σύνορα και ο συντονισμός των επιχειρησιακών μονάδων. Μεταξύ άλλων, εντατικοποιήθηκε και συστηματοποιήθηκε η επικοινωνία και η ανταλλαγή πληροφοριών για τον έγκαιρο εντοπισμό στόχων και την άμεση μετάδοση σχετικών πληροφοριών στα σκάφη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και της **FRONTEX**, ενώ διενεργήθηκαν **κοινές και συντονισμένες επιχειρήσεις επιτήρησης της ΕΛ.ΑΣ., του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και των Ενόπλων Δυνάμεων**.
- **Ανασχεδιάσαμε το επιχειρησιακό σκέλος αστυνόμευσης και ελέγχου των θαλάσσιων χώρων**. Εκτός από την αποστολή στο Ανατολικό Αιγαίο επιπρόσθετων μέσων θαλάσσιας και εναέριας επιτήρησης και προσωπικού, αναδιατάξαμε και εντατικοποιήσαμε τις περιπολίες δίνοντας έμφαση στις περιοχές που έχουν «στοχοποιηθεί» από τα οργανωμένα εγκληματικά δίκτυα ως σημεία διακίνησης παράνομων μεταναστών: τοποθετήθηκαν στις Λιμενικές Αρχές του Ανατολικού Αιγαίου τα περισσότερα εκ των 587 νέο-ορκισθέντων το 2012 στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ενώ μεταφέρθηκαν επιπλέον

περιπολικά σκάφη με διπλά πληρώματα από άλλες Λιμενικές Αρχές της ενδοχώρας, Πλοία Ανοικτής Θαλάσσης (ΠΑΘ), καθώς και μονάδες παράκτιας επιτήρησης (van) και φορητές συσκευές νυκτερινής παρατήρησης.

- **Πρωθήσαμε νομοθετική ρύθμιση για το Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου Συνόρων (Ε.Σ.Κ.Ε.-Ε.Σ.)** με αρμοδιότητα το συντονισμό της συνεργασίας των εθνικά αρμόδιων υπηρεσιών επιτήρησης εξωτερικών συνόρων (άρθρο 9 Ν.4150/13). Το ΕΣΚΕΕΣ θα εδρεύει στον Πειραιά, θα στελεχώνεται από προσωπικό όλων των συναρμοδίων φορέων, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος, των Ενόπλων Δυνάμεων, των Τελωνείων, κλπ. και θα αποτελέσει πρότυπο διακλαδικό όργανο συντονισμού της επιτήρησης των εξωτερικών μας συνόρων και ανταλλαγής πληροφοριών με τα άλλα Εθνικά Συντονιστικά Κέντρα και την FRONTEX.
- **Ενισχύσαμε τη συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, υπηρεσιακά καθώς και με απευθείας συναντήσεις του Υπουργού με την Επίτροπο Εσωτερικών Υποθέσεων. Ακολούθως, η **FRONTEX**, η οποία τον Ιούνιο 2012 σχεδίαζε διακοπή της **Μικτής Ευρωπαϊκής Επιχείρησης «ΠΟΣΕΙΔΩΝ-ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΟΡΑ»**, δέσμευσε για το 2012-2013 επιπλέον πόρους ύψους 3.350.000 Ευρώ για την ενίσχυσή της, αποστέλλοντας στη χώρα μας **πρόσθετα επιχειρησιακά μέσα** (4 εναέρια, 4 περιπολικά σκάφη, 3 κινητές μονάδες επιτήρησης, 8 εμπειρογνώμονες ταυτοποίησης και αφηνιμέρωσης αλλοδαπών, κινητή επιχειρησιακή ομάδα διερεύνησης των περιστατικών με σκοπό τη συλλογή πληροφοριών για τα οργανωμένα εγκληματικά δίκτυα κ.ά.). Στο ίδιο πλαίσιο, ζητήσαμε από την Ε.Ε. να ασκήσει την επιρροή της προς τις τρίτες χώρες προέλευσης και διέλευσης των μεταναστών και ειδικά στην Τουρκία, με στόχο να ενισχύσει τα μέτρα αποτροπής της παράνομης εξόδου τους από τις ακτές της και ταυτόχρονα να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της ως προς την επανεισδοχή των μεταναστών που έχουν προέλθει από τα παράλια της μέσω του λιμένα Δικελίου.
- **Σε συνεννόηση με την Τουρκική Ακτοφυλακή ορίστηκαν σημεία επαφής των δύο πλευρών** (σε επιτελικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο), ενώ ενεργοποιήθηκαν οι Τουρκικές Αρχές για την επιτήρηση της ακτογραμμής.
- Παράλληλα, εκτός του Αιγαίου, το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. κατέβαλε ιδιαίτερες προσπάθειες στους λιμένες και

την **ακτογραμμή της Δυτικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου**, καθώς και στον θαλάσσιο χώρο του Ιονίου Πελάγους, για να αντιμετωπίσει τις δευτερεύουσες παράνομες μεταναστευτικές ροές προς τις λοιπές χώρες της Ε.Ε.

Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη την περαιτέρω ενίσχυση των πιέσεων, σε συνδυασμό με την, για πρώτη φορά, ευρύτατη γεωγραφική διασπορά των περιστατικών **στο περίπου 2.000 χιλιομέτρων μέτωπο του Ανατολικού Αιγαίου (από Αλεξανδρούπολη ως το Καστελλόριζο)**, προχωρήσαμε στον περαιτέρω **ανασχεδιασμό της επιτήρησης των θαλάσσιων συνόρων (Επιχείρηση «ΤΑΛΩΣ»)**. Στόχος της Επιχείρησης, για την οποία ενημερώθηκε επίσης η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ιούνιος 2013), είναι: (α) η βελτίωση του επιπέδου επιτήρησης των θαλάσσιων περιοχών και ακτών του Ανατολικού θαλάσσιου μετώπου της χώρας και (β) η απεικόνιση της κατάστασης στις ανωτέρω περιοχές, προκειμένου να αναπροσαρμοστεί το πλαίσιο της δράσης – επιχείρησης με την ανακατανομή - ενίσχυση μέσων και προσωπικού.

Το νέο Επιχειρησιακό Σχέδιο που ολοκληρώθηκε από το Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τον Ιούνιο 2013, περιλαμβάνει τους παρακάτω πέντε άξονες: (1) διαίρεση του πεδίου επιχειρήσεων σε τρεις τομείς, (2) συγκρότηση ειδικής δομής εντός του Αρχηγείου για την οργάνωση και υποστήριξη των επιχειρήσεων και τη στενή παρακολούθησή τους, τη διαχείριση - διοίκηση περιστατικού σε τακτικό επίπεδο, τη ροή των πληροφοριών και την αποτίμηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων, (3) υποστήριξη της δομής από τον αρμόδιο Κλαδάρχη Επιχειρήσεων και Ασφάλειας το έργο του οποίου θα επικουρείται από τρεις Αξιωματικούς, ο καθένας από τους οποίους θα είναι αρμόδιος για κάθε έναν από τους τρεις τομείς, (4) αναδιανομή του υπάρχοντος εξοπλισμού επιτήρησης και ενίσχυση των δυνάμεων με πρόσθετο εξοπλισμό και (5) μεταστάθμευση σε τακτά χρονικά διαστήματα μέσω εναέριας επιτήρησης προκειμένου να καλύπτονται ευρύτερες ζώνες πέριξ της οριογραμμής και να προλαμβάνονται οι ροές που επιχειρούν να διαφύγουν στην ενδοχώρα.

Όλα τα ανωτέρω μέτρα και ενέργειες βρίσκονται σε απόλυτη συνάφεια με την επιχείρηση **«Ασπίδα»** της ΕΛ.ΑΣ. και εναρμονίζονται με την ανάγκη σεβασμού των θεμελιωδών και ανθρωπίνων δικαιωμάτων των παρανόμως εισερχομένων στη χώρα μας αλλοδαπών. Στο πλαίσιο αυτό, ανατέθηκε σε συγκεκριμένο αξιωματούχο η ευθύνη συνεχούς εναρμόνισης της συμπεριφοράς του προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία.

<sup>27</sup> Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη.

<sup>28</sup> Η Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών είναι μια επίλεκτη Μονάδα του Λιμενικού Σώματος, η οποία επί 35 χρόνια επιχειρεί με επιτυχία από την έδρα της στον Άγιο Κοσμά σε μια έκταση 9,4 στρεμμάτων.

<sup>29</sup> Κατάλληλος χώρος σημαίνει κτίρια, αποθήκες, πρόσβαση στη θάλασσα και γεινιάση με αεροδρόμιο, για να μπορεί να μεταφέρεται η Μονάδα και να επιχειρεί.

**ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΟΡΑ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ**  
**Στοιχεία Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.**

Το πρώτο 7μηνο 2012 εκδηλώθηκαν στα νησιά του Ανατ. Αιγαίου συνολικά έντεκα (11) περιστατικά παράνομης εισόδου αλλοδαπών, όπου συνελήφθησαν συνολικά εξήντα πέντε (65) αλλοδαποί και τρεις (3) διακινητές. Κατά το 5-μηνο Αυγούστου-Δεκεμβρίου 2012, η κατάσταση στην επίμαχη περιοχή επιδεινώθηκε καθώς εκδηλώθηκαν εκατόν εβδομήντα (170) περιστατικά που οδήγησαν στη σύλληψη συνολικά τριών χιλιάδων εξήντα έξι (3066) αλλοδαπών και εικοσιεννέα (29) διακινητών. Ειδικότερα, τα επιμέρους περιστατικά που καταγράφησαν ανά νησί έχουν ως ακολούθως:

	Περιστατικά	Συλλήψεις	Αποτροπές εισόδου στα εθνικά χωρικά ύδατα (περιστατικά)
ΛΗΜΝΟΣ	5	83	-
ΛΕΣΒΟΣ	76	1221	24
ΧΙΟΣ	4	58	-
ΣΑΜΟΣ	50	804	10
ΠΑΤΜΟΣ (Αγαθ.)	15	389	8
ΛΕΡΟΣ (Φαρμ.)	14	260	7
ΚΩΣ	1	16	-
ΣΥΜΗ	11	274	1
ΡΟΔΟΣ	4	26	-
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>180</b>	<b>3131</b>	<b>50</b>

Κατά το χρονικό διάστημα **1 Ιανουαρίου – 30 Μαΐου 2013**, συνεχίστηκε η κατάσταση που διαμορφώθηκε κατά το τελευταίο 5-μηνο 2012, με αποτέλεσμα οι Αρχές επιβολής νόμου στα νησιά του Ανατ. Αιγαίου να έχουν ήδη επιληφθεί σε εκατόν τριάντα οκτώ (138) περιστατικά παράνομης διέλευσης των θαλασσιών συνόρων Ανατ. Αιγαίου έχοντας συλλάβει δύο χιλιάδες εξακόσιους ενενήντα τρεις (2693) παράνομους αλλοδαπούς και εικοσιοκτώ (28) διακινητές..

Κατά το ανωτέρω διάστημα του 2013, οι σοβαρότερες παράνομες μεταναστευτικές πιέσεις στην περιοχή του Ανατ. Αιγαίου καταγράφηκαν ως ακολούθως:

	Περιστατικά	Συλλήψεις	Διακινητές	Αποτροπές εισόδου στα εθνικά χωρικά ύδατα
ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ	1	28	2	-
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	3	87	2	-
ΛΗΜΝΟΣ	8	203	3	-
ΛΕΣΒΟΣ	65	1191	14	23
ΧΙΟΣ	9	224	1	7
ΣΑΜΟΣ	23	469	-	7
ΠΑΤΜΟΣ (Αγαθ.)	8	144	1	1
ΛΕΡΟΣ (Φαρμ.)	9	184	1	3
ΚΩΣ	5	41	1	-
ΣΥΜΗ	1	32	-	-
ΡΟΔΟΣ ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	6	90	3	1
<b>ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>138</b>	<b>2693</b>	<b>28</b>	<b>42</b>

Οι παράνομοι εισερχόμενοι αλλοδαποί προέρχονται κυρίως από Ασιατικές, αλλά και Αφρικανικές χώρες, οι οποίοι μεταβαίνουν στην Τουρκία και, στη συνέχεια, μέσω οργανωμένων εγκληματικών δικτύων διακινούνται στις Δυτικές Ακτές της γείτονος, όπου επιβιβάζονται σε ομάδες, σε μικρού-μεσαίου μεγέθους σκάφη, κυρίως πνευστά αλλά και ξύλινα ή πολυεστερικά, με εξωλέμβιες μηχανές συνήθως έως 60 hp. Κατόπιν, οι παράνομοι αλλοδαποί με τα σκάφη αυτά προσεγγίζουν, κυρίως τις βραδινές ή τις πρώτες πρωινές ώρες, τα νησιά του Ανατ. Αιγαίου, επωφελούμενοι από την εγγύτητα (έως και 0,7 νμ.) των Τουρκικών ακτών με τα νησιά του Ανατ. Αιγαίου.

Ικανός αριθμός των παράνομων αλλοδαπών στα περιστατικά του Ανατ. Αιγαίου είναι υπήκοοι Αφγανιστάν, Πακιστάν, Μπαγκλαντές, καθώς και οικογένειες Σύριων υπηκόων, οι οποίοι εγκαταλείπουν τη χώρα τους λόγω της εμπόλεμης κατάστασης που επικρατεί εκεί.

Είναι αξιοσημείωτο ότι το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου – Μαΐου 2013, έχουν εκδηλωθεί περιστατικά στη μέγιστη γεωγραφική διασπορά των θαλασσιών συνόρων του Ανατ. Αιγαίου και, συγκεκριμένα, από την Αλεξανδρούπολη έως το Καστελλόριζο, γεγονός που αποτελεί νέα τάση.

**ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ΚΑΙ ΕΛ.ΑΣ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ «ΠΟΣΕΙΔΩΝ»**  
**01-01-2013 έως 30-06-2013**

	ΕΛ.ΑΣ.	ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Αποτροπές εισόδου στα εθνικά χωρικά ύδατα
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ - ΣΥΛΛΗΨΕΩΝ</b>			
Περιστατικά	248	148	60
Μετανάστες	3983	3286	-
Διακινητές	45	44	-

Στα πλοία-σκάφη που μεταφέρουν τους παράνομους αλλοδαπούς, άλλοτε επιβαίνουν διακινητές κι άλλοτε όχι. Ο σκοπός τους είναι να προσεγγίσουν τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου χωρίς να εντοπισθούν στη θάλασσα, σε περίπτωση δε που εντοπισθούν από σκάφη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., οι διακινητές ή οι ίδιοι οι παράνομοι αλλοδαποί όταν δεν επιβαίνουν διακινητές, τρυπούν με αιχμηρά αντικείμενα τα πνευστά σκάφη μετατρέποντας τα περιστατικά παράνομης διέλευσης σε περιστατικά έρευνας – διάσωσης.

**7.4. Έρευνα και Διάσωση**

Για την επίτευξη του εθνικής σημασίας έργου της έρευνας και διάσωσης, το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διαθέτει το **Ενιαιο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.)**<sup>30</sup>, το οποίο δημιουργήθηκε κατόπιν συνεργασίας με την Πολεμική Αεροπορία και λειτουργεί σε 24ωρη βάση, με σκοπό τον αποτελεσματικότερο συντονισμό των ναυτικών και αεροπορικών επιχειρήσεων έρευνας- διάσωσης και την παροχή βοήθειας σε πλοία ή άτομα που κινδυνεύουν σε όλο τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Στο πλαίσιο αυτό, το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διαθέτει έντεκα (11) ναυαγιοσωστικά κατανεμημένα στρατηγικά σε Λιμενικές Αρχές. Πέραν των ανωτέρω, διαθέτει έξι (6) Ελικόπτερα DAUPHIN AS 365 αστυνομικού τύπου, τα οποία εκτελούν περιπολίες αστυνομικού χαρακτήρα συνδράμοντας επίσης σε αποστολές έρευνας και διάσωσης, όταν απαιτείται. Τα ανωτέρω μέσα επιχειρούν σε συνεργασία με τα διατιθέμενα για σκοπούς έρευνας και διάσωσης ελικόπτερα τύπου Super Puma της Πολεμικής Αεροπορίας τα οποία ανήκουν στην 112 Πτέρυγα Μάχης 384 ΜΕΔ όπου και λειτουργεί η Υπηρεσία Συνδέσμων – Διασωστών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. η οποία τα στελεχώνει με προσωπικό των ειδικοτήτων Συνδέσμου – Συμβούλου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. – Π.Α. και δύτη – διασώστη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Επιπρόσθετα για ατυχήματα ελληνικών πλοίων, καθώς και ελληνόκτητων όπου επιβαίνουν Έλληνες, τα οποία

συμβαίνουν εκτός των ορίων περιοχής ευθύνης του, το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. συνεργάζεται με αντίστοιχα Κέντρα Έρευνας και Διάσωσης σε παγκόσμια βάση και ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με κινδυνεύοντα πλοία, σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές της υφηνίου, για την ταχύτερη παροχή συνδρομής.

Στο ανωτέρω πλαίσιο:

- Μέσω του **Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.** ανταποκριθήκαμε αποτελεσματικά σε **πλειάδα περιστατικών** ανθρώπων που κινδύνευαν στη θάλασσα και παρείχαμε συνδρομή / διάσωση (βλ. αναλυτικές ανακοινώσεις ΛΣ-ΕΛΑΚΤ).
- Πρωθήσαμε Προεδρικό Διάταγμα για την «Οργάνωση και Λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου Αποστολών Λήψης και Διανομής δορυφορικών σημάτων κινδύνου του συστήματος COSPAS-SARSAT (C/S)».
- Προετοιμάσαμε νέο δορυφορικό σύστημα σημάτων κινδύνου MEOSAR για τον ακριβέστερο και ταχύτερο εντοπισμό της θέσης των σημάτων κινδύνου των ραδιοφάρων, άρα και την αμεσότερη ανταπόκριση στην παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.
- Ενεργοποιήσαμε την **Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ)** και τροποποιήσαμε διατάξεις για τον εξορθολογισμό της λειτουργίας της (άρθρο 18, Ν. 4150).
- Αναβαθμίσαμε το Κέντρο Επιχειρήσεων (Κ.Ε.ΠΙΧ.)**, το οποίο εποπτεύει, καθοδηγεί και συντονίζει τις επιχειρήσεις.
  - Μέσω του Κ.ΕΠΙΧ. και μόνο κατά το Α' εξάμηνο έτους 2013, διεκπεραίωσαμε συνολικά 322 διακομιδές ασθενών (μεταφορά ασθενών από νησιά σε νοσοκομεία ή ιδρύματα της ηπειρωτικής χώρας ή μεγαλύτερα νησιά).
- Τέλος, υπογράψαμε **Μνημόνιο συνεργασίας** με το Σύλλογο **«Χαμόγελο του Παιδιού»** για την υποστήριξη και διαχείριση: α) υποθέσεων παιδιών σε κίνδυνο (παιδιά - θύματα κακοποίησης/παραμέλησης, παιδιά - θύματα οικονομικής εκμετάλλευσης, παιδιά - θύματα σεξουαλικής εκμετάλλευσης) και β) υποθέσεων εξαφανισθέντων παιδιών. Το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., με τις ανά την επικράτεια λιμενικές αρχές, ανέλαβε να συμβάλει στην έρευνα και διά-

<sup>30</sup> Η αποστολή του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. είναι να συντονίζει και, όπου απαιτείται, να διευθύνει τις επιχειρήσεις ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης, με κατάλληλες διαδικασίες, υποδομή και μέσα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις Δ.Σ. (SOLAS/1960, SAR/1979 & UNCLOS/1982), καθώς και τις οικείες «Συμβάσεις και Εγχειρίδια» των IMO και ICAO.



ωση των εξαφανισμένων ανήλικων στην περιοχή αρμοδιότητάς του, να εκπονήσει σε συνεργασία με τον σύλλογο και να προωθήσει προς όλες τις Λιμενικές Αρχές σχετικά εγχειρίδια οδηγιών για τον τρόπο ανταπόκρισης σε περιστατικά παιδιών θυμάτων (π.χ. παιδιά-επαίτες), καθώς και σε περιστατικά εξαφάνισης ανήλικων, να απευθύνεται στον σύλλογο σε κάθε περίπτωση που κρίνεται απαραίτητη η παροχή κοινωνικής ή ψυχολογικής υποστήριξης του παιδιού- θυμάτος και εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά από τον αρμόδιο Εισαγγελέα, να συμβάλλει, εφόσον είναι δυνατόν, στην άμεση μετάβαση της Συντονιστικής Επιχειρησιακής Ομάδας Διαχείρισης Περιστατικών Εξαφάνισης στον τόπο της εξαφάνισης, να προβάλλει τα στοιχεία του εξαφανισμένου παιδιού στις ηλεκτρονικές πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων που διαθέτουν οι λιμένες κλπ.

### 7.5. Δίωξη ναρκωτικών

- Το β' εξάμηνο του 2012 αντιμετωπίστηκαν 242 υποθέσεις, συνελήφθησαν 293 άτομα και κατασχέθηκαν σημαντικές ποσότητες κάνναβης, ηρώνης, κοκαΐνης και ναρκωτικών χαπιών.
- Ακολούθως παρατίθενται τα πλέον πρόσφατα στοιχεία για το α' εξάμηνο 2013:

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΩΝ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ, 01-01-2013 έως 30-06-2013

ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ
<b>1. ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ</b>	189
<b>2. ΚΑΤΗΓΟΡΗΘΕΝΤΑ ΑΤΟΜΑ</b>	241
<b>3. ΚΑΝΝΑΒΗ</b>	
α) ΚΑΤΕΡΓΑΣΜΕΝΗ ΚΑΝΝΑΒΗ	680 gr
β) ΑΚΑΤΕΡΓΑΣΤΗ ΚΑΝΝΑΒΗ	1.881 Kgr και 502 gr και 14 τσιγάρα
γ) ΧΑΣΙΣΕΛΛΑΙΟ	21 gr
δ) ΦΥΤΑ ΚΑΝΝΑΒΗΣ (σπόροι)	48 φυτά και 367 σπόροι
<b>4. ΟΠΙΟΥΧΑ</b>	
α) ΗΡΩΪΝΗ - ΜΟΡΦΙΝΗ	15 kgr και 961 gr
β) ΟΠΙΟ ΑΚΑΤΕΡΓΑΣΤΟ	-
γ) ΜΕΘΑΔΟΝΗ	286,3 gr
δ) ΚΩΔΕΪΝΗ	10
<b>5. ΔΙΕΓΕΡΤΙΚΑ</b>	
ΚΟΚΑΪΝΗ	39,5 gr
ΚΡΥΣΤ. ΜΕΘΑΜΦΕΤΑΜΙΝΗ	3,5 gr
ΕΚΣΤΑΣΗ	8
<b>6. ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ ΦΑΡΜΑΚΑ</b>	
ΗΡΕΜΙΣΤΙΚΑ	354 ΔΙΣΚΙΑ

### 7.6. Δίωξη παραεμπορίου και λαθρεμπορίου

Η πάταξη του λαθρεμπορίου και του παραεμπορίου έχει τεράστια σημασία για την καταστολή διαφυγόντων δασμών και τη καταπολέμηση του μαύρου χρήματος, αλλά και την υγιή επιχειρηματικότητα.

- Στο πλαίσιο αυτό, σε συνεργασία με την ΕΛ.ΑΣ., τους Δήμους (Δημοτική Αστυνομία) και τις Περιφέρειες, διενεργήσαμε εντατικούς ελέγχους ιδίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου στα κύρια λιμάνια και τις ακτές της χώρας.
- Ταυτόχρονα, σε τοπικό επίπεδο, σε όλα τα μεγάλα νησιά, μέσω των οποίων διακινούνται συχνά παράνομες απομιμήσεις προϊόντων, τα κατά τόπους Λιμεναρχεία και οι Αστυνομικές Διευθύνσεις διεξήγαγαν ελέγχους σε 24ωρη βάση (βλ. τακτικές ανακοινώσεις ΛΣ-ΕΛΑΚΤ για τα αποτελέσματα των επιμέρους ελέγχων).
- Τέλος, η δραστηριοποίηση κατά της παράνομης διακίνησης προϊόντων καπνού είχε τα ακόλουθα αποτελέσματα:

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΑΤΑΣΧΕΘΕΝΤΩΝ Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2013

ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ	23
ΚΑΤΗΓΟΡΗΘΕΝΤΑ ΑΤΟΜΑ	32
ΚΑΤΑΣΧΕΘΕΝΤΑ ΤΣΙΓΑΡΑ	3.985.414 (ΠΑΚΕΤΑ)
7.943,65gr (ΚΑΠΝΟΣ)	
ΚΑΤΑΣΧΕΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	9 Φ/Γ, 4 ΙΧΕ ΚΑΙ 1 ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΟ
ΚΑΤΑΣΧΕΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ	03 Φ/Γ ΚΑΙ 1 Α/Κ
ΔΙΑΦΥΓΟΝΤΕΣ ΔΑΣΜΟΙ	12.336.033,94€

### 7.7. Δίωξη λαθρεμπορίου καυσίμων

Για την αντιμετώπιση του φαινομένου του λαθρεμπορίου στην αγορά καυσίμων που απασχολεί εδώ και πολλά χρόνια το Ελληνικό Δημόσιο:

- **Αναλάβαμε πρωτοβουλία για την υλοποίηση μελέτης αναγνώρισης των περιορισμών του υφιστάμενου συστήματος διακίνησης καυσίμων και προτάσεων μέτρων περιορισμού του λαθρεμπορίου.** Στο πλαίσιο αυτό, ζητήθηκε η υποστήριξη των ΕΛ.ΠΕ. ΑΕ, η οποία και ανέθεσε σχετική μελέτη σε εξωτερικό εξειδικευμένο σύμβουλο, με προδιαγραφές που εκπονήθηκαν από το

ΥΝΑ. Η μελέτη ολοκληρώθηκε και παρουσιάστηκε στους Υπουργούς Οικονομικών και Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας.

- **Επιβάλαμε την υποχρέωση διαρκούς λειτουργίας πομποδέκτη AIS σε όλα τα δεξαμενόπλοια που διαπλέουν τις ελληνικές θάλασσες,** με εισαγωγή ποινικών κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης.
- Με Κοινή Υπουργική Απόφαση που συνυπογράψαμε με τα Υπουργεία Οικονομικών, Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, **επιβάλαμε στα πλωτά εφοδιαστικά μέσα πετρελαιοειδών προϊόντων (σλέπια) τη χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων εντοπισμού της γεωγραφικής τους θέσης (GPS/AIS).** Η εφαρμογή της ΚΥΑ εποπτεύεται από τον ΚΕΕΠ.
- **Με σκοπό τη βελτίωση της ελεγκτικής δυνατότητας των Αρχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αναθεωρήσαμε το κανονιστικό πλαίσιο πετρελεύσεων.**
- Παράλληλα, **εξετάσαμε την αυστηροποίηση του πλαισίου ποινών** για τους λαθρέμπορους ναυτικού καυσίμου, καθώς και του πλαισίου ποινικών, διοικητικών και πειθαρχικών κυρώσεων σε ναυτικούς που ενέχονται σε υποθέσεις λαθρεμπορίας καυσίμων.
- Για το σχεδιασμό και την οργάνωση δράσεων αποτελεσματικότερης αντιμετώπισης του λαθρεμπορίου καυσίμων και συντονισμού κοινών ελέγχων, το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. συνεργάστηκε με το ΣΔΟΕ σε επιτελικό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό απαιτούνται περαιτέρω μέτρα ενίσχυσης της συνεργασίας μεταξύ των δύο Σωμάτων.
- Προγραμματίσαμε **εκπαιδεύσεις** στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σε θέματα ελέγχων και παραβάσεων.

Σημειώνεται ότι οι Λιμενικές Αρχές προβαίνουν σε διευματοληπτικούς ελέγχους των φορτίων των πλοίων και βυτιοφόρων οχημάτων που κινούνται στους χώρους δικαιοδοσίας τους. Εφόσον διαπιστωθούν παραβάσεις των διατάξεων περί λαθρεμπορίου του ν.2960/2001 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας» (ΦΕΚ 265 Α'), σχηματίζονται ποινικές δικογραφίες σε βάρος των υπαιτίων και κατάσχονται τα προϊόντα λαθρεμπορίου και τα μέσα διακίνησης αυτών, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στον εν λόγω νόμο. Παράλληλα, ενημερώνονται οι αρμόδιες Αρχές του Υπουργείου Οικονομικών (Τελωνεία, ΔΟΥ,

ΣΔΟΕ) για τις δικές τους ενέργειες αναφορικά με τη σύμβαση έκθεσης προσδιορισμού διαφυγόντων δασμών και φόρων για το Δημόσιο και για την περαιτέρω οικονομική - φορολογική διερεύνηση της υπόθεσης.

Με εντολή του ΥΝΑ, διενεργήθηκαν από 24.01.2013 έως 28.02.2013, **έκτακτοι έλεγχοι**, πέραν των γενικών ελέγχων που διενεργούνται καθημερινά από τις Λιμενικές Αρχές, από τους οποίους προέκυψαν κατά θεματικό αντικείμενο, τα ακόλουθα:

- Στον τομέα δίωξης ναρκωτικών, διενεργήθηκαν συνολικά έλεγχοι σε 1.443 άτομα, 1.211 οχήματα και 61 σκάφη, κατά τους οποίους συνελήφθησαν συνολικά 13 άτομα και κατασχέθηκαν μεγάλες ποσότητες ακατέργαστης ινδικής κάνναβης.
- Στον τομέα καταπολέμησης του λαθρεμπορίου, διενεργήθηκαν συνολικά έλεγχοι σε 1.358 άτομα, 1.279 οχήματα, 67 πλοία και 162 σκάφη, κατά τους οποίους συνελήφθησαν συνολικά έξι (6) άτομα και κατασχέθηκαν χιλιάδες πακέτα τσιγάρα, ένα φορτηγό όχημα, ένα σκάφος καθώς και κοσμήματα.
- Στον τομέα ελέγχου γνησιότητας εγγράφων, πιστοποιητικών, αδειών φυσικών προσώπων, σκαφών, μηχανών, εξοπλισμού διενεργήθηκαν συνολικά έλεγχοι σε 1.589 άτομα, 495 αυτοκίνητα και 768 σκάφη αναψυχής, κατά τους οποίους συνελήφθησαν συνολικά 34 άτομα, τα οποία στερούσαν ταξιδιωτικών εγγράφων και βεβαιώθηκαν 19 διοικητικές παραβάσεις.
- Στον τομέα της πάταξης του παραεμπορίου, διενεργήθηκαν συνολικά έλεγχοι σε 711 άτομα, 805 αυτοκίνητα και οχήματα και 125 σκάφη, κατά τους οποίους συνελήφθησαν συνολικά 3 άτομα και κατασχέθηκαν εκατοντάδες προϊόντα.
- Αντίστοιχα, στον τομέα ελέγχου της νομιμότητας παραμονής και εργασίας φυσικών προσώπων διενεργήθηκαν συνολικά έλεγχοι σε 1.225 άτομα, στον τομέα αντιμετώπισης της αρχαιοκαπηλίας ελέγχθηκαν 747 άτομα, 1025 αυτοκίνητα και 169 σκάφη, ενώ για την αντιμετώπιση της παράνομης διακίνησης όπλων και εκρηκτικών διενεργήθηκαν συνολικά έλεγχοι σε 1.094 άτομα, 1.158 αυτοκίνητα και 165 σκάφη.

<sup>31</sup> ΦΕΚ 3052 Β' / 2012.

### 7.8. Αναδιάρθρωση – Αναδιάταξη Περιφερειακών Υπηρεσιών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. («Καλλικράτης Λιμενικού»)

Για να ανταποκριθούμε στις νέες προκλήσεις εθνικής ασφάλειας που διαμορφώνουν οι γεωπολιτικές εξελίξεις στην περιοχή, αλλά και στην ευρύτερη επιταγή παροχής ποιοτικών υπηρεσιών στους πολίτες και εξοικονόμησης πόρων, σε συνεργασία με το Αρχηγείο του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., προβήκαμε στη σύνταξη σχεδίου αναδιάρθρωσης και αναδιάταξης των Λιμενικών Αρχών ανά Περιφερειακή Διοίκηση (ΠΕ.ΔΙ.Λ.Σ.) με στόχο την περαιτέρω βελτίωση της αποτελεσματικότητας του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., μέσω της ορθολογικής κατανομής του προσωπικού, της βέλτιστης χρήσης των επιχειρησιακών μέσων και της μέγιστης εξοικονόμησης οικονομικών πόρων από ενοίκια και λοιπές λειτουργικές δαπάνες.

Το σχέδιο αυτό, στο οποίο περιλαμβάνεται η ίδρυση / κατάργηση Λιμενικών Αρχών, η μετάταξη ορισμένων εξ αυτών, καθώς και η αλλαγή έδρας και ορίων δικαιοδοσίας των Περιφερειακών Διοικήσεων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., διαμορφώθηκε με βάση τα ακόλουθα **αντικειμενικά κριτήρια**: αντικείμενο εργασίας και εξυπηρέτηση συναλλασσομένων και δημοσίου συμφέροντος<sup>32</sup>, στατιστικά στοιχεία δραστηριότητας, αυξημένη παραβατικότητα / εγκληματικότητα σε τοπικό επίπεδο, κτιριακή υποδομή (καταλληλότητα, καθεστώς ιδιοκτησίας κλπ.), υλικοτεχνική υποδομή, προσβάσιμο ή μη οδικό δίκτυο, απόσταση από ξηρά και θάλασσα μεταξύ των όμορων Λιμενικών Αρχών, γεωγραφική θέση λειτουργίας μιας Λιμενικής Αρχής (νησιά, εξωτερικά σύνορα κλπ.), μήκος των προς αστυνόμευση ακτών, πληθυσμιακοί δείκτες περιοχής, ύπαρξη συναρμόδιων φορέων (ΕΛ.ΑΣ., έδρα Δήμου, Τελωνείο, ΔΟΥ κ.ο.κ.).

Από την αξιολόγηση διαπιστώθηκαν περιπτώσεις λειτουργίας δύο ή και παραπάνω Λιμενικών Αρχών σε πολύ μικρή χιλιομετρική απόσταση, αλλά και αριθμητικές επιδόσεις ορισμένων Αρχών που δεν δικαιολογούσαν την παρουσία τους, ή άλλες Αρχές με σοβαρό φόρτο εργασίας. Τα στοιχεία δραστηριότητας που απέστειλαν οι Λιμενικές Αρχές για τα έτη 2011 και 2012, αποτέλεσαν ιδιαίτερα σημαντική παράμετρο αξιολόγησης για το παραγόμενο έργο και τη δράση τους.

Στο πλαίσιο αυτό, σε σύνολο 266 Λιμενικών Αρχών και Λιμενικών Φυλακίων, προτάθηκε η ίδρυση δέκα (10) Λιμενικών Αρχών, οι μετατάξεις, μετονομασίες και μεταφορές έδρας σαράντα (40) Λιμενικών Αρχών και οι καταργήσεις είκοσι έξι (26) Λιμενικών Αρχών. Παράλληλα, προτάθηκαν τροποποιήσεις των διοικητικών ορίων των ΠΕ.ΔΙ.Λ.Σ. καθώς και η δημιουργία της ΠΕ.ΔΙ.Λ.Σ. Ανατολικού Αιγαίου, με έδρα τη Μυτιλήνη που θα εκτείνεται από τη Λήμνο μέχρι και τη Σάμο, ώστε να επιτυγχάνεται ενιαίος συντονισμός στο Βόρειο και Κεντρικό Ανατολικό Μέτωπο. Τέλος, ζητήθηκαν οι απόψεις των ΠΕ.ΔΙ.Λ.Σ. και στοιχεία ανά περίπτωση (η καθ' ύλην και κατά τόπο αρμοδιότητα σε περίπτωση ίδρυσης Λιμενικής Αρχής ή μετάταξης Λιμενικού Σταθμού σε Λιμενικό Τμήμα, η νέα κατά τόπο αρμοδιότητα της Λιμενικής Αρχής που θα αναλάβει τις αρμοδιότητες καταργούμενης Αρχής κλπ.

Με βάση τα ανωτέρω δύναται να προετοιμασθεί το Προεδρικό Διάταγμα, το οποίο προβλέφθηκε στο Ν. 4150/2013 (άρθρο 4, παρ.3, περίπτωση δ').

<sup>32</sup> Ειδικότερα: αριθμός προσεγγίσεων πλοίων (όλων των κατηγοριών), ιδίως σε περίοδο αυξημένης κίνησης, μόνιμα ελλιμενιζόμενα σκάφη, τομέας δραστηριοποίησης σκαφών (επαγγελματικά – ερασιτεχνικά), αυξημένες τοπικές δραστηριότητες (διακίνηση επιβατών/ γενικών – ειδικών εμπορικών φορτίων/ αλιεία/ τουρισμός κλπ.) σε ετήσια και εποχική βάση, εγκαταστάσεις ξηράς που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον(βιομηχανικές, τουριστικές, ξενοδοχειακές, ελαιοτριβεία κλπ.).

## 08. Διαφάνεια - Καταπολέμηση διαφθοράς

Για να αποκατασταθεί το αίσθημα δικαίου στην ελληνική κοινωνία απαιτείται διαφάνεια και πάταξη κάθε φαινομένου διαφθοράς. Αυτά, με τη σειρά τους, απαιτούν το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο και αποτελεσματικούς ελεγκτικούς μηχανισμούς. Ένας τέτοιος μηχανισμός είναι η Ειδική Αυτοτελής Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων του ΥΝΑ. Στην Ετήσια Έκθεσή της, που υποβάλλεται σύμφωνα με τη νομοθεσία στη Βουλή, εκτός από τα ευρήματα, περιλαμβάνονται και συγκεκριμένες προτάσεις νομοθετικών ή διοικητικών – οργανωτικών ενεργειών προς αυτή την κατεύθυνση.

Στο πλαίσιο αυτό παρατίθεται ακολούθως οι ενέργειες που αποφασίστηκαν επί συγκεκριμένων ευρημάτων:

- Έρευνα για τη χορήγηση από το NAT συντάξεων γήρατος με πλαστά πιστοποιητικά θαλάσσιας υπηρεσίας, ή εφάπαξ βонθημάτων, σε συνταξιούχους με πλαστά πιστοποιητικά ασθενείας ή νοσηλείας.

Επικουρικά προς τις λειτουργίες του αρμοδίου Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Πρόνοιας στο οποίο υπάγεται το NAT, για τα ευρήματα της έρευνας διενεργείται σχετική προκαταρκτική εξέταση από την Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων, κατόπιν σχετικής παραγγελίας του προϊσταμένου της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Πειραιά, ενώ παράλληλα ο Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης έχει συστήσει κλιμάκιο ειδικού ελέγχου για θέματα αρμοδιότητάς του. Η σχηματισθείσα δικογραφία υπεβλήθη στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά στις 20.12.2012, η οποία τη διαχώρισε σε τρεις (3) δικογραφίες ανάλογα με τη φύση των διερευνούμενων αδικημάτων. Στην Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων ανατέθηκαν για περαιτέρω χειρισμό και συγκέντρωση υλικού δύο (2) ει-

σαγγελικές παραγγελίες για διερεύνηση τέλεσης πλημμελημάτων και μία για διερεύνηση τέλεσης κακούργημάτων.

- Σοβαρά υπηρεσιακά παραπτώματα στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αναφορικά με τις διαδικασίες εξετάσεων χειριστών ταχυπλόων σκαφών και έκδοσης των σχετικών αδειών στο Λιμεναρχείο Ραφήνας.

Μετά από ΕΔΕ, η σχηματισθείσα δικογραφία υπεβλήθη στις 13-09-2012 στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Αθηνών. Η υπόθεση βρίσκεται σε κύρια ανάκριση και συγκεκριμένα σε ειδική ανακρίτρια της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Αθηνών. Έχουν ασκηθεί ήδη δίωξεις για πλημμελήματα σε διακόσια τριάντα επτά (237) φυσικά πρόσωπα, κάτοχοι αδειών χειριστών ταχυπλόων, καθώς και σε πέντε (5) άτομα του προσωπικού του οικείου Λιμεναρχείου εκ των οποίων ο ένας είναι απόστρατος του Λ.Σ. Η κύρια ανάκριση συνεχίζεται για την απόδοση αδικημάτων κακούργηματικού χαρακτήρα. Παράλληλα, η Υπηρεσία, τον Οκτώβριο 2012 διενήργησε αστυνομική προανάκριση (κατ' άρθρο 243 παρ.2 ΚΠΔ) στο τμήμα Λεμβολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Ραφήνας. Ο φάκελος της δικογραφίας υπεβλήθη στις 23.11.2012 στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Αθηνών, από την οποία ασκήθηκε ποινική δίωξη σε ένα φυσικό πρόσωπο (στέλεχος Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), ενώ η υπόθεση παραπέμφθηκε σε Ειδική Ανακρίτρια της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Αθηνών για κύρια ανάκριση.

Έχοντας υπόψη το από 23.11.2012 πόρισμα της ΕΔΕ που αφορούσε στην τέλεση υπηρεσιακών παραπτωμάτων στελεχών του Κ.Λ. Ραφήνας, σχετικά με τη διαδικασία εξετάσεων υποψηφίων χειριστών ταχυπλόων σκαφών και έκδοσης των σχετικών αδει-

ών, ο ΥΝΑ διέταξε τις κατωτέρω άμεσες ενέργειες: προώθηση όλων των αναγκαίων και προβλεπόμενων από το Νόμο διαδικαστικών ενεργειών άσκησης πειθαρχικών διώξεων από τα αρμόδια δικαιοδοτικά υπηρεσιακά όργανα κατά των αναφερόμενων αξιωματικών-βαθμοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στην παράγραφο 1 του Διατακτικού μέρους του προαναφερθέντος πορίσματος και σύμφωνα με τα εκεί αναφερόμενα, καθώς και υλοποίηση της παραγράφου 2 του Διατακτικού μέρους του ίδιου αυτού πορίσματος που αφορά στην μετάθεση όλων των εμπλεκόμενων στην εν λόγω υπόθεση στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Στο ανωτέρω πλαίσιο, από τα δέκα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (πέντε αξιωματικοί, ένας ανθυπασπιστής και τέσσερις υπαξιωματικοί) που εμπλέκονταν στην υπόθεση και για τα οποία προέκυψαν πειθαρχικές ευθύνες, τέσσερις δεν υπηρετούν πλέον στο Κ.Λ. Ραφήνας, ένας έχει ήδη τεθεί σε κατάσταση διαθεσιμότητας, ενώ οι υπόλοιποι απομακρύνθηκαν από την εν λόγω υπηρεσία. Παράλληλα, πέντε από τα παραπάνω στελέχη παραπέμφθηκαν στο αρμόδιο Ανακριτικό Συμβούλιο προκειμένου να γνωμοδοτήσει (α) εάν υπάρχει λόγος να αποταχθούν για πράξεις που θίγουν την τιμή, την αξιοπρέπεια και υπόληψη του στρατιωτικού ή το κύρος του Σώματος ή μαρτυρούν έλλειψη ακεραιότητας και διαφθορά χαρακτήρα, (β) εάν υπάρχει λόγος να τεθούν σε αργία με πρόσκαιρη παύση για τους λόγους ότι: (1) απώλεσαν υπηρεσιακά έγγραφα ή από πρόθεση δεν διεκπεραίωσαν αυτά εγκαίρως, με συνέπεια τη δυσλειτουργία της Υπηρεσίας ή την παραγραφή ποινικών ή πειθαρχικών παραπτώματων και (2) παρέλειψαν την ανακοίνωση πληροφορίας που αφορά τη διάπραξη αξιόποινης πράξης ή δράστη αυτής και (γ) απεστάλη αντίγραφο του πορίσματος της ΕΔΕ προς την Εισαγγελία Ναυτοδικείου Πειραιά για περαιτέρω ποινική αξιολόγηση.

Παράλληλα, με γνώμονα τη διασφάλιση της διαφάνειας και της αντικειμενικότητας στις εξετάσεις και την ασφάλεια στη θάλασσα, με εντολή του ΥΝΑ αναμορφώθηκε το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο και υπεγράφη **νέα Υπουργική Απόφαση** (29.4.2013, ΓΚΛ) για τη διενέργεια εξετάσεων υποψήφιων χειριστών ταχυπλόων σκαφών, την έκδοση αδειών χειριστών ταχυπλόων σκαφών για τους εκπαιδευτές υποψήφιων χειριστών ταχυπλόων σκαφών και τις σχολές εκπαίδευσης υποψήφιων χειριστών ταχυπλόων σκαφών, **με σύγχρονες και απολύτως διαφανείς διαδικασίες.**

- Έκδοση - απόκτηση διπλωμάτων ναυτικής ικανότητας εμπορικού ναυτικού με πλαστούς τίτλους σπουδών δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Η Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων ολοκλήρωσε προκαταρκτική εξέταση και κάθε άλλη ανακριτική πράξη προς βεβαίωση και τεκμηρίωση του ερευνώμενου αδικήματος. Από τη διερεύνηση του θέματος, κατά την οποία ελέχθησαν φάκελοι ναυτικών, βρέθηκαν στοιχεία κατάθεσης πλαστών τίτλων σπουδών σε είκοσι τέσσερις (24) περιπτώσεις. Πέραν των όποιων τυχόν ποινικών ευθυνών των εμπλεκόμενων, ανακλήθηκαν από την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΝΑ όλα τα διπλώματα των ναυτικών που είχαν εκδοθεί με τη χρήση πλαστών τίτλων σπουδών.

- Έκδοση πλαστών πιστοποιητικών σε πλοία από εκπρόσωπο του Ρωσικού Νπογνώμονα στην Ελλάδα.

Ολοκληρώθηκε από την Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων και υποβλήθηκε στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά (19.2.2013) φάκελος προκαταρκτικής εξέτασης για την υπόθεση, με παράλληλη διερεύνηση εμπλοκής προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και άλλων δημοσίων υπαλλήλων του Κ.Ε.Ε.Π. ή ιδιωτών (όπως διπλωματούχοι ναυπηγοί κλπ.) για τα αδικήματα της πλαστογραφίας, πθικής αυτουργίας, παθητικής δωροδοκίας, ενεργητικής δωροδοκίας, παράβασης καθήκοντος καθώς και συμμετοχής σε εγκληματική οργάνωση. Ο φάκελος της προκαταρκτικής εξέτασης περιλάμβανε και τα αποτελέσματα από τις τρεις (3) εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο εκτέλεσης της σχετικής παραγγελίας, οι οποίες ανέδειξαν προβλήματα στις μελέτες ευστάθειας ορισμένων πλοίων, καθώς και ελλείψεις τεχνικής, ναυπηγικής φύσεως που συνδέονται άμεσα με την αξιοπλοΐα τους. Παράλληλα, η Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων ενημέρωσε την Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά ότι, επί των αποτελεσμάτων - ευρημάτων των εκθέσεων πραγματογνωμοσύνης, θα πρέπει να ενημερωθεί και ο Κ.Ε.Ε.Π. ως αρμόδια διοικητική αρχή ελέγχου και θεώρησης ή επανελέγχου των μελετών ευστάθειας και λοιπών σχεδίων των πλοίων, για την πληρότητα, ορθότητα των μελετών, καθώς και τη συμμόρφωσή αυτών με τους Κανονισμούς. Ακολούθως, η Εισαγγελία απέστειλε στον Κ.Ε.Ε.Π. τις τρεις εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης πλοίων για τις κατά νόμο ελεγκτικές του ενέργειες.

- Απαρέγκλιτη τήρηση της Νομοθεσίας

– Κατόπιν προφορικής εντολής του αρμόδιου Εισαγγελέα, συνελήφθησαν από προσωπικό της

Λιμενικής Αρχής Ραφήνας (7.6.2013), δύο μέλη ναυτεργατικού σωματείου οι οποίοι, τοποθετώντας τα Ε.Ι.Χ. οχήματά τους μπροστά από τον καταπέλτη Επιβατηγού - Οχηματαγωγού πλοίου, παρεμπόδισαν την ομαλή επιβίβαση των επιβατών και τη φόρτωση των οχημάτων, με αποτέλεσμα τελικά να μην πραγματοποιηθεί εγκεκριμένο δρομολόγιο με προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης την 07:30 π.μ. Παράλληλα, συνελήφθη και ο νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρείας για μη καταβολή δεδουλευμένων αποδοχών στα μέλη του πληρώματος. Οι ανωτέρω προσήχθησαν ενώπιον του Εισαγγελέα, με την διαδικασία του αυτοφώρου.

- Στην Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων ανατέθηκε με Εισαγγελική παραγγελία, μετά από αξιοποίηση πληροφοριών και στοιχείων, προκαταρκτική εξέταση για τη διακρίβωση τέλεσης αξιόποινων πράξεων μεταξύ άλλων και της υπεξαίρεσης χρηματικού ποσού της παγίας προκαταβολής του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης /ΔΟΥ-ΔΕΚΝ του ΥΝΑ. Σε εξέλιξη βρίσκεται πλήρης οικονομικός και διαχειριστικός έλεγχος σε βάθος 15ετίας.

- Όλα τα πλοία με χωρητικότητα άνω των 300 gt είναι υποχρεωμένα (από 01.01.2012) να διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη για απαιτήσεις τρίτων. Η υποχρέωση απορρέει από την **Οδηγία 2009/20** που ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το **Π.Δ. 06/2012**. Η ρύθμιση εξασφαλίζει την πλήρη αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, ή ζημιάς κατά την διάρκεια του πλου, όπως και την αποζημίωση των θιγομένων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης. Με την ως άνω ρύθμιση είχαν συμμορφωθεί και είχαν υποβληθεί οι σχετικές Βεβαιώσεις Ασφαλιστικής Κάλυψης οι πλοιοκτήτες όλων των πορθμειακών γραμμών της χώρας (47 τον αριθμό), εκτός -για ένα διάστημα- από εκείνους των οποίων τα πλοία δραστηριοποιούνταν στις γραμμές **Πέραμα - Παλούκια Σαλαμίνας και Φανερωμένη Σαλαμίνας - Πέραμα Μεγαρίδος**, παρόλο που: (α) είχε εκδοθεί σχετική Γνωμοδότηση του ΝΣΚ, η οποία σαφώς αναφέρει ότι τα πλοία της συγκεκριμένης γραμμής εμπίπτουν στις διατάξεις της προαναφερθείσας νομοθεσίας και έχει γίνει αποδεκτή από τον ΥΝΑ και (β) είχε εκδοθεί απόφαση του Τμήματος Εκδίκασης Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας (15.03.2013), με την οποία απορρίφθηκε η αίτησή τους για αναστολή προσκόμισης της Βεβαίωσης Ασφαλιστικής Κάλυψης. Το Υπουργείο, ανταποκρινόμενο στα σχετικά αιτήματά τους, είχε χορηγήσει παρατάσεις συμμόρ-

φωσης, ενώ λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες συγκοινωνιακές ανάγκες, λόγω των Εορτών, των αργιών του Αγίου Πάσχα και της Πρωτομαγιάς, αποφασίσθηκε για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, να δοθεί η δυνατότητα συνέχισης εκτέλεσης των δρομολογίων των πλοίων της γραμμής, μέχρι και την Δευτέρα 13.05.2013, η οποία ορίσθηκε ως καταληκτική ημερομηνία προσκόμισης της Βεβαίωσης Ασφαλιστικής Κάλυψης. Δεδομένης της μη συμμόρφωσης των ιδιοκτητών με την παρέλευση της προθεσμίας, ο ΥΝΑ αποφάσισε την αποδρομολόγηση των πλοίων και την επιβολή δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση της γραμμής εξασφαλίζοντας ικανό αριθμό πλοίων, ενημερώνοντας ταυτόχρονα τις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές. Τα πλοία επανδρομολογήθηκαν μόνον όταν προσκόμισαν τα απαιτούμενα δικαιολογητικά.

# 09. Κοινοβουλευτικός Έλεγχος – Παρουσία στη Βουλή

Στις 2 Αυγούστου 2012, με πρωτοβουλία του Υπουργού Ναυτιλίας & Αιγαίου, έλαβε χώρα της Βουλής για την ενημέρωση και εξειδίκευση της στρατηγικής του Υπουργείου σε συνέχεια των Προγραμματικών Δηλώσεων της Κυβέρνησης.

Ειδικές συνεδριάσεις για την ενημέρωση των Βουλευτών έλαβαν χώρα σε άλλες 3 περιπτώσεις.

Κατά την περίοδο Ιουνίου 2012 - Ιουνίου 2013, απαντήθηκαν εγγράφως από το ΥΝΑ **544 Ερωτήσεις, Αναφορές και Ερωτήσεις & Αιτήσεις Κατάθεσης Εγγράφων**, στο πλαίσιο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου.

Αναλυτικά τα στοιχεία είναι διαθέσιμα στην επίσημη ιστοσελίδα της Βουλής<sup>35</sup>.

Στην Ολομέλεια της Βουλής συζητήθηκαν, το διάστημα Ιουλίου 2012 – Ιουνίου 2013, 11 Επίκαιρες Ερωτήσεις Βουλευτών προς τον Υπουργό Ναυτιλίας & Αιγαίου.

<sup>35</sup> <http://www.hellenicparliament.gr/Koinovouleftikos-Elenchos/Mesa-Koinovouleftikou-Elegxou?type=&SessionPeriod=&partyId=&mpId=&ministry=b5cf6298-e5f3-4ef1-adb5-f1f4097e08e7&datefrom=20/06/2012&dateto=24/06/2013&onlyWithAnswer=true>

# 10. Παραρτήματα

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι Προτεραιότητες ΥΝΑ για την περίοδο 2014 – 2020

### 1. Ενίσχυση της πρόσβασης, χρήσης και ποιότητας, των ΤΠΕ

Ολοκλήρωση συστημάτων διοίκησης, παροχής υπηρεσιών στη ναυτιλία, θαλάσσιας επιτήρησης, συμμετοχής στη θαλάσσια διακυβέρνηση, στις βάσεις γνώσεων και δεδομένων στο πλαίσιο της ΟΘΠ. Ειδικότερα: βελτίωση των υφιστάμενων και η προώθηση νέων εφαρμογών ΤΠΕ. Μηχανοργάνωση υπηρεσιών και παροχή ολοκληρωμένων πληροφοριακών λύσεων. Εφαρμογή και υποστήριξη ηλεκτρονικών υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις και τους πολίτες. Απλούστευση διαδικασιών σχεδιασμού, παρακολούθησης και υλοποίησης και ελέγχου με τη χρήση ΤΠΕ. Αξιοποίηση των δεδομένων των υφιστάμενων πληροφοριακών συστημάτων τα οποία μπορούν να είναι διαθέσιμα προς τους άλλους φορείς του Δημοσίου, τις επιχειρήσεις και τους πολίτες. Εκσυγχρονισμός και περαιτέρω ανάπτυξη των υφιστάμενων πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών υποδομών στο πλαίσιο της θαλάσσιας επιτήρησης (δίκτυα ενσύρματης και ασύρματης επικοινωνίας). Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη της πληροφοριακής υποδομής των λιμένων (Single maritime window).

### 2. Επένδυση στην εκπαίδευση, τις δεξιότητες και στη δια βίου μάθηση

Αναβάθμιση της παρεχόμενης Ναυτικής Εκπαίδευσης ώστε να παράγει ποσοτικά και ποιοτικά ικανούς αξιωματικούς που μπορούν να ανταποκριθούν στις διεθνή αγορά εργασίας. Άμεση προτεραιότητα αποτελεί ο εκσυγχρονισμός των κτιριακών και λοιπών υποδομών και του εκπαιδευτικού προγράμματος, η αντιμετώπιση των

ελλείψεων στα εργαστήρια, στον εκπαιδευτικό εξοπλισμό και τα εποπτικά μέσα, σύμφωνα και με τις επισημάνσεις της EMSA. Προτεραιότητα επίσης αποτελεί η ανάπτυξη συστήματος αξιολόγησης και πιστοποίησης. Εκπαίδευση, κατάρτιση και δυνατότητες επανεκπαίδευσης ναυτικών (ιδίως στην ακτοπλοΐα). Επιμόρφωση των εκπαιδευτικών των Α.Ε.Ν. και στελεχών ΥΝΑ. Οι προκύπτουσες ενέργειες θα ενταχθούν σε ένα Ολοκληρωμένο Πολυετές Πρόγραμμα Αναβάθμισης της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Ολοκληρωμένο Σύστημα ασύγχρονης ηλεκτρονικής τηλεκαίδευσης (e-learning). Πρόγραμμα πληροφόρησης - προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα & προβολής των Α.Ε.Ν. Εναρμόνιση συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης με την αναθεωρημένη STCW, καθώς και τις ισχύουσες Κοινοτικές Οδηγίες. Δημιουργία γραφείων σταδιοδρομίας. Ως προς το εκπαιδευτικό προσωπικό, ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης εκπαιδευτών και συνολικά αναβάθμισης των διδασκόντων. Για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του Κ.Ν.Ε. σύνταξη σχετικής μελέτης από εξειδικευμένο φορέα. Προώθηση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, με τροποποίηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού του υπουργείου σε νέα διοικητικά συστήματα και συστήματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης. Αξιοποίηση, ενίσχυση και αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού του Λ.Σ. και συνεχής βελτίωση του επαγγελματικού επιπέδου μέσω της εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσής του.

### 3. Προώθηση της απασχόλησης και κινητικότητας των εργαζομένων

Εξειδίκευση των δυνατοτήτων συμβολής της «θαλάσσιας οικονομίας» στην ανάπτυξη και την απασχόληση. Αναβάθμιση των δυνατοτήτων του ΓΕΝΕ κατά τα πρότυπα του ΟΑΕΔ στην παρακολούθηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ναυτικής ανεργίας και τη συγκρότηση

στοχευμένων προγραμμάτων κατάρτισης. Ανάπτυξη άρτιου μηχανογραφικού συστήματος καταγραφής, επεξεργασίας και τήρησης στατιστικών στοιχείων για τη ναυτική ανεργία. Βελτίωση της παρεχόμενης εκπαίδευσης και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των ναυτικών όλων των ειδικοτήτων με τη δια βίου μάθηση προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων ναυτικών, να αντιμετωπιστεί ο παραγκωνισμός όσων δεν είναι επαρκώς καταρτισμένοι και να ενδυναμωθεί η κινητικότητα της εργασίας. Διατήρηση θέσεων εργασίας στην ακτοπλοΐα (διερεύνηση επιδότησης του μη μισθολογικού κόστους, προγράμματα κατάρτισης). Κατάρτιση κατάλληλων προγραμμάτων και πολιτικών για την ενίσχυση της απασχόλησης σε ιδιαίτερες κατηγορίες ανέργων π.χ. νέους, μακροχρόνια ανέργους, άνεργους ναυτικούς στο όριο της συνταξιοδότησης. Προς αυτή την κατεύθυνση θα σχεδιαστούν κατάλληλα προγράμματα κατάρτισης.

#### **4. Ενίσχυση της μετάβασης προς την οικονομία χαμηλών εκπομπών ρύπων σε όλους τους τομείς**

Συμμετοχή στην αύξηση της παραγωγής και στην αναζήτηση θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής. Ο τομέας αυτός αποτελεί τη συμβολή της ΟΘΠ στους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» όσον αφορά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Ηλεκτροδότηση κατά τον ελλιμενισμό (ακτοπλοΐα).

#### **5. Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης σε σημαντικά δίκτυα υποδομών**

Εξειδίκευση του τομέα στο πλαίσιο του στρατηγικού στόχου «βιώσιμη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων στις ακτές και τη θάλασσα» της ΟΠΘ καθώς και της Νησιωτικής Πολιτικής. Συντονισμένη ανάπτυξη των λιμένων στο πλαίσιο της εξειδίκευσης μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής συνδυασμένων μεταφορών. Με βάση πολυκριτηριακή ανάλυση θα προσδιοριστούν οι ανάγκες σε υποδομές και το κατάλληλο πλαίσιο χρηματοδότησης. Ανασχεδιασμός και βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και η αναβάθμιση των λιμένων - κόμβων του δικτύου αυτού. Βελτίωση της διακίνησης επιβατών, φορτίων και πλοίων μέσω της ποιοτικής αναβάθμισης του υφιστάμενου δικτύου θαλάσσιας παρακολούθησης και της βελτίωσης του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων και των όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

#### **6. Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων**

Στήριξη της αειφόρου εκμετάλλευσης των θαλασσίων υδάτων και των παράκτιων περιοχών με την εφαρμογή της οδηγίας για το πλαίσιο της θαλάσσιας στρατηγικής, την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης και το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Εξασφάλιση απαραίτητης υποδομής και μέσων με σκοπό την καλύτερη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Ενίσχυση του αποτρεπτικού μηχανισμού της παραβατικής συμπεριφοράς στον τομέα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ιδιαίτερα σε ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές και διασφάλιση της εφαρμογής και επιβολής της νομοθεσίας. Επενδύσεις σε υποδομές, μέσα και συστήματα προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση της λειτουργίας των ελληνικών λιμένων με τις εξελίξεις στους διεθνείς κανονισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος.

#### **7. Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης**

Εισαγωγή συστημάτων ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και ανταλλαγής δεδομένων με λοιπές Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές αρχές. Εκσυγχρονισμός και βελτίωση του συνόλου των υπηρεσιών με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία και την αναβάθμιση της ποιότητας υπηρεσιών προς τον πολίτη και τις επιχειρήσεις. Εναρμόνιση δομής νομοθεσίας και συστημάτων με τους σχεδιασμούς της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, της Νησιωτικής Πολιτικής, της Λιμενικής Πολιτικής, του ακτοπλοϊκού δικτύου. Θεσμική οργάνωση του λιμενικού συστήματος ώστε να είναι δυνατός ο συντονισμός λειτουργίας και επιχειρηματικής δραστηριότητας στο πλαίσιο ενιαίας εθνικής λιμενικής πολιτικής. Δημιουργία νέου ρυθμιστικού πλαισίου μέσω σύστασης των κατάλληλων οργάνων, καθώς και νέων εταιρικών σχημάτων με διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων του Δημοσίου, από τις εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Στους μεγαλύτερους λιμένες, αυτός ο διαχωρισμός θα διευκολύνει την ανάθεση των εμπορικών δραστηριοτήτων σε ιδιώτες επενδυτές μέσω του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Θεομοθέτηση ιδιωτικής ΝΕΚΕ, εξίσωση όρων και προϋποθέσεων λειτουργίας με αυτές των ΑΕΝ. Ισοδυναμία μέσω ενιαίου συστήματος πιστοποίησης.

#### **8. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ΜμΕ**

Ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας στο πλαίσιο της δημιουργίας και μεγέθυνσης του ναυτιλιακού cluster καθώς και στους τομείς που θα αναδειχθούν στην εξειδίκευση

της νησιωτικής πολιτικής και της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (θαλάσσια οικονομία στο πλαίσιο της πολιτικής της «Γαλάζιας Ανάπτυξης»). Αξιοποίηση των λιμένων ως μοχλών για την τοπική ανάπτυξη και την επιχειρηματικότητα (κρουαζιέρα).

#### **9. Προώθηση της προσαρμογής στις κλιματικές αλλαγές, της πρόληψης και της διαχείρισης του κινδύνου**

Ενίσχυση των δυνατοτήτων του ΛΣ ιδιαίτερα στην πρόληψη και διαχείριση του σχετικού κινδύνου στη θάλασσα και τις παράκτιες περιοχές. Ενδυνάμωση της διευρωπαϊκής συνεργασίας στο τομέα μέσω της ΟΘΠ. Ανάληψη δράσεων για την προετοιμασία αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ενημέρωσης και πρόληψης κινδύνου με σκοπό την προστασία της ανθρώπινης ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών.

#### **10. Ενίσχυση της διασυνοριακής, της διακρατικής και της διαπεριφερειακής συνεργασίας**

Βελτίωση των λιμενικών υποδομών μέσω των εθνικών και ευρωπαϊκών στρατηγικών και προγραμμάτων που προωθούν τις διατροπικές μεταφορές, σε συνδυασμό με επενδύσεις σε χερσαία δίκτυα και σε εμπορευματικά κέντρα. Αξιοποιείται έτσι η γεωγραφική θέση των ελληνικών λιμένων ως «πύλης εισόδου» στα Βαλκάνια.

#### **11. Ασφάλεια και Προστασία του Πολίτη, των Θαλασσών και των Λιμένων**

Συμμόρφωση με τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας για τους λιμένες και τις λιμενικές εγκαταστάσεις (ISPS, Οδηγία 2005/65/ΕΚ) και συνεχής βελτίωση εγκαταστάσεων, συστημάτων και μέσων. Επιτήρηση και αστυνόμευση των θαλάσσιων συνόρων της χώρας με σκοπό την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης. Αστυνόμευση των θαλασσών για την αντιμετώπιση της παράνομης δράσης και του οργανωμένου εγκλήματος (διακίνηση ναρκωτικών και όπλων, λαθρεμπόριο τσιγάρων) στη θάλασσα και τους λιμένες. Άμεση παροχή βοήθειας και διάσωσης κινδυνευόντων ατόμων και πλοίων στη θάλασσα. Αντιμετώπιση διαφόρων εκτάκτων γεγονότων που αφορούν τη θάλασσα συγκοινωνία, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και γενικά τον έλεγχο των χωρικών υδάτων της Ελλάδας. Ανάπτυξη αστυνομικής και επιχειρησιακής συνεργασίας με άλλα κράτη και ξένους φορείς. Οι στόχοι εναρμονίζονται με την «ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση της ΟΘΠ» με σκοπό τη δημιουργία ενός ενεργού και λειτουργικού κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για το τομέα της θάλασσας στην ΕΕ μέχρι το 2020, ως αποτελεσματικού και οικονομικά αποδοτι-

κού τρόπου διασφάλισης του ελληνικού και ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### Πίνακας - Πρόσδος σημείων αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου, ως προς το Πρόγραμμα Οικονομικής Στήριξης της χώρας (ΜοΥ).

The Second Economic Adjustment Programme for Greece ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2012 <sup>34</sup>	Αρμόδιος	The Second Economic Adjustment Programme for Greece ΙΟΥΛΙΟΣ 2013 <sup>35</sup>	Αρμόδιος
<b>6.3.2 Maritime Activities and Ports</b> 1. The Government: i. Launches (October 2012) a consultation procedure to review the legal framework of the domestic ferry industry, with a view to strengthening the growth potential of the tourist sector. Particular attention is given, inter alia, to increasing the flexibility of (i) manning requirements of vessels outside the minimum routing obligations and (ii) approving changes in the timetables and vessel size for ferry services.  ii. Make a concrete amendment of Law 2932/2011 building on this consultation (February 2013).  iii. Launches the social dialogue, following the Maritime Labour Convention (2006) principles, in order for labour arrangements to respond to the current economic context and future developments (October 2012).	YNA	<b>6.3.5 Maritime Activities and Ports</b> The Government: 1. An assessment of the impact of recent reforms, in consultation with stakeholders, will be completed by October 2013 and additional measures will be introduced with the aim to further improve the competitiveness of the sector, including by increasing flexibility of labour arrangements.  Observed.	YNA (ongoing)
2. Following the first submitted version of the port national strategy, the Government adopts a five-year port national strategy that ensures connectivity of ports with the overall transport network, specifying concrete projects, deadlines for implementation and a financial plan. The strategy will be coherent with TEN-T priorities and principles, such as the smooth operation of the internal market, the mobility of persons and goods and the economic, social and territorial cohesion of the European Union, the efficient use of the assigned Structural and Cohesion Funds and in line with State aid rules (December 2012).	YNA	Observed.	-
3. In alignment with the new ports strategy and organisational model for ports, the Privatisation Fund (HRADF) defines a concrete privatisation strategy mainly through concessions with the objective of making the best use of the ports (February 2013) and launches the appropriate call(s) for tender (June 2013).	ΤΑΙΠΕΔ	2. The HRADF launches the appropriate call(s) for tender for ports (through concessions of individual terminals or through the sale of shares in the «master concessions» port companies) (September 2013). The sustainability of the financing of those Port Authorities of the twelve major ports to be privatised by selling concessions in profitable activities should be ensured (continuous).	ΤΑΙΠΕΔ (ongoing)
4. The Government revises the legal framework governing port labour relations and the administrative functioning of ports and sends a draft proposal to the Commission services (see Annex 9.5 for a non-exhaustive list of labour regulations for ports) (December 2012). This revision complies with the EU social acquis and provides, among others, for the training and certification of cargo-handling employees, and defines a competitive model for ports and terminal operators. The new legal framework is adopted (March 2013).	YNA- ΥΠ. ΕΡΓΑΣΙΑΣ	Observed.	-
5. The Government examines compatibility with Community legislation and in particular State aid rules and amends as necessary provisions concerning Piraeus Port (OLP) and Thessaloniki Port (OLTH), in particular (December 2012):  i. Law 2688/1999: a. Chapter A, Article Second, paragraph 2; b. Chapter A, Article Third, article 5, paragraph 5; c. Chapter B, Article Seventh, paragraph 2; d. Chapter B, Article Eighth article 5, paragraph 5.  ii. Law 2937/2001: Article 34.	ΥΠΟΙΚ-ΤΑΙΠΕΔ	Observed.	-
<b>Structural reforms with budgetary relevance</b>  The establishment of a regulatory framework for airports (January 2013), the State Lottery, ports (April 2013) and water companies (December 2012).	YNA	Observed.	-

<sup>34</sup> [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/publications/occasional\\_paper/2012/pdf/ocp123\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2012/pdf/ocp123_en.pdf)

<sup>35</sup> [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/publications/occasional\\_paper/2013/pdf/ocp159\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2013/pdf/ocp159_en.pdf)

Κωστής Μουσουρούλης

[www.moussouroulis.gr](http://www.moussouroulis.gr)

*fb* [facebook.com/kostis.moussouroulis](https://facebook.com/kostis.moussouroulis)

*tw* [KMoussouroulis](https://twitter.com/KMoussouroulis)

*youtube* [kmoussouroulis](https://youtube.com/kmoussouroulis)