

**Αιτιολογική Έκθεση
στο Σχέδιο Νόμου
«Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις»**

I. Εισαγωγικές επισημάνσεις

Το **πρώτο μέρος** του προτεινόμενου σχεδίου νόμου έχει ως στόχο τη συνολική αναμόρφωση του πλαισίου δραστηριοποίησης των τουριστικών πλοίων, το οποίο ως σήμερα χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα και γραφειοκρατία χωρίς αποτελεσματικότητα.

Η θεσμοθέτηση ενός σύγχρονου και ελκυστικού εντελώς νέου πλαισίου είναι επιβεβλημένη, ώστε να αξιοποιηθεί το συγκριτικό πλεονέκτημα που προσφέρουν στην Ελλάδα το εξαιρετικό φυσικό κάλλος σε συνδυασμό με την ιστορία και τον πολιτισμό της.

Με γνώμονα την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, προτείνονται απλές και σύγχρονες ρυθμίσεις που αποσκοπούν στη δημιουργία περιβάλλοντος ελευθερίας, το οποίο είναι απαραίτητο για την προσέλκυση τουριστικών πλοίων και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, τομέα κρίσιμου για την αναζωογόνηση της οικονομικής δραστηριότητας, τη διατήρηση αλλά και την δημιουργία θέσεων εργασίας.

Ειδικότερα:

- εξορθολογίζονται και καταργούνται ανεπίκαιρες και γραφειοκρατικές διατάξεις και εισάγονται νέες ρυθμίσεις βασισμένες στα σύγχρονα συστήματα και μέσα μηχανοργάνωσης.
- απλοποιούνται, διευκρινίζονται και συντομεύουν οι διαδικασίες για την εκναύλωση των πλοίων αναψυχής.
- κωδικοποιούνται και εκσυγχρονίζονται οι διατάξεις για την εκμετάλλευση των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων.
- δημιουργείται ευέλικτο πλαίσιο για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής
- προτείνονται κυρώσεις σαφείς και απλές στην εφαρμογή

Περιλαμβάνονται επίσης φορολογικές ρυθμίσεις, οι οποίες αποσκοπούν α) στη δημιουργία σταθερού περιβάλλοντος για την προώθηση της επιχειρηματικότητας, β) στην αποθάρρυνση της δραστηριοποίησης τυχόν εικονικών πλοίων αναψυχής και γ) στην οριστική επίλυση χρονιζόντων προβλημάτων, όπως ο καθορισμός συγκεκριμένου τρόπου υπολογισμού της φορολογητέας αξίας για την επιβολή του ΦΠΑ που αναλογεί στα πλοία αναψυχής.

Τέλος, το πρώτο μέρος περιλαμβάνει διατάξεις για την ομαλή μετάβαση από το ισχύον στο προτεινόμενο νέο καθεστώς καθώς και αναγκαίες τροποποιήσεις υφιστάμενων ρυθμίσεων.

Στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του ευρύτερου δημόσιου τομέα, το **δεύτερο μέρος** του προτεινόμενου σχεδίου νόμου περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τη συγχώνευση του Οίκου Ναύτου με

το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ), με στόχο την αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους καθώς και τους ανέργους ναυτικούς, οι οποίοι πλέον θα εξυπηρετούνται από ένα ενιαίο νομικό πρόσωπο.

Η συγχώνευση του Οίκου Ναύτου με το ΓΕΝΕ αποφασίστηκε λόγω της αλληλεπίδρασης μεταξύ τους, καθώς και της ανάγκης για αναδιάρθρωση των υπηρεσιών, η οποία προέκυψε μετά από την αποκοπή της αρμοδιότητας του πρώτου για ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη, η οποία μεταφέρθηκε στον ΕΟΠΥΥ με το ν.4072/2012 (Α' 86).

Ειδικότερα, ο Οίκος Ναύτου, στο πλαίσιο των παροχών προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, χορηγεί το ασφαλιστικό δικαίωμα και καταβάλλει τα επιδόματα ασθενείας, ανεργίας και ειδικές ενισχύσεις προς τους ανέργους ναυτικούς. Το ΓΕΝΕ μαζί με τις Λιμενικές Αρχές, που λειτουργούν ως παραρτήματά του, μεριμνούν για την εύρεση εργασίας στους ανέργους ναυτικούς τους οποίους, εξάλλου, καταγράφουν και συμπεριλαμβάνουν στους καταλόγους βάσει των οποίων καταβάλλονται τα επιδόματα και οι ενισχύσεις από τον Οίκο Ναύτου. Επομένως, υπάρχει πεδίο συνεργιών μεταξύ του ΓΕΝΕ και του Οίκου Ναύτου που μπορεί να επιτρέψει οικονομίες κλίμακας, αποτρέποντας παράλληλα το ενδεχόμενο αποκοπής τους από το διοικητικό φορέα της ναυτιλίας.

Στο **τρίτο μέρος** του σχεδίου νόμου προτείνονται ρυθμίσεις που αφορούν θέματα παροχών πρόνοιας προς τους ναυτικούς, την εξασφάλιση της ελάχιστης απαιτούμενης ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών, την επικαιροποίηση ρυθμίσεων σε ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σχετικά με το ν.4150/13 (Α' 102) και το ν. 3709/08 (Α' 213), την ενίσχυση των μέτρων προσέλκυσης της κρουαζιέρας, τα περιστατικά ασθένειας ή τραυματισμού ναυτικών, ζητήματα ναυτικής εκπαίδευσης και λιμένων, καθώς και θέματα του Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. και της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Στο **τέταρτο μέρος** του σχεδίου νόμου περιλαμβάνονται οι καταργούμενες διατάξεις καθώς και η διάταξη για την θέση σε ισχύ του νόμου.

II. Οι επιμέρους ρυθμίσεις:

Το **Μέρος Πρώτο** του προτεινόμενου σχεδίου νόμου περιλαμβάνει τα **Κεφάλαια Α** έως **Η'**.

Το **Κεφάλαιο Α** περιλαμβάνει το **Άρθρο 1** το οποίο αφορά στον καθορισμό της βασικής ορολογίας του πρώτου μέρους και αποσκοπεί στην αποσαφήνιση και τον εμπλουτισμό των υφιστάμενων ορισμών. Ειδικότερα,

- εισάγεται ορισμός για το «επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο» με βάση το είδος των ταξιδιών που εκτελεί, ανεξάρτητα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά της κατασκευής του. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μικρά σκάφη και πλοία διαφόρων τύπων, μεγεθών και χωρητικότητας, με κοινό χαρακτηριστικό το περιορισμένο χρονικά ταξίδι με το οποίο έχει σκοπό τη θαλάσσια περιήγηση, εκδρομή ή λουτρό. Τα πλοία αυτά και τα μικρά σκάφη συνήθως δεν διαθέτουν χώρους ενδιαίτησης για τη διανυκτέρευση των επιβατών. Μέχρι σήμερα η δραστηριοποίηση των επαγγελματικών τουριστικών ημεροπλοίων βασιζόταν στον συνδυασμό νομοθετημάτων (π.δ.122 /1995 Α' 75, ν.2743/1999 Α' 211, ν.3872/2010 Α'). Ο ορισμός και οι προτεινόμενες διατάξεις, όπως εξειδικεύονται σε επόμενο άρθρο (άρθρο 12) αποσκοπούν στην θεσμοθέτηση ενιαίου και ειδικού πλαισίου για τη ρύθμιση της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων.
- διατηρείται το πνεύμα των ορισμών του καταργούμενου ν.2743/1999 (Α' 211) ως προς το «πλοίο αναψυχής» το οποίο ορίζεται βάσει α) του ελάχιστου ολικού μήκους του, το οποίο είναι άνω των επτά (7) μέτρων και β) της κατασκευής του, η οποία επιτρέπει τη διενέργεια ταξιδιών αναψυχής και την διαμονή των επιβατών σε αυτό. Διευκρινίζεται ότι η δυνατότητα διενέργειας ταξιδιών αναψυχής προκύπτει από τη σχετική βεβαίωση που εκδίδει ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή εξουσιοδοτημένος οργανισμός (νηογνώμονας). Το πλοίο αναψυχής μπορεί να είναι επαγγελματικό ή ιδιωτικό.
- Διατηρούνται επίσης, κατά το μέρος που είναι απαραίτητο για την κατανόηση και την εφαρμογή των διατάξεων, οι ορισμοί του καταργούμενου ν.2743/1999. Ειδικότερα για τον κυβερνήτη διευκρινίζεται, ότι η εμπειρία και ναυτική ικανότητα προκύπτει, σύμφωνα με τη συνήθη διεθνή πρακτική, από οικείο πιστοποιητικό, βεβαίωση ή άλλο επίσημο έγγραφο κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή της χώρας της οποίας την υπηκοότητα φέρει ο κυβερνήτης ή στην οποία έχει τη μόνιμη κατοικία του. Επισημαίνεται η διαφοροποίηση, σε σχέση με τον καταργούμενο ν.2743/1999, του ορισμού του «επαγγελματικού» πλοίου αναψυχής ως προς το ότι δεν προβλέπεται πλέον αποκλειστική χρήση για την εκτέλεση ταξιδιών με ολική ναύλωση. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί α) να χρησιμοποιηθεί για ναυταθλητικούς αγώνες ή εκπαίδευση, προς ικανοποίηση της απαίτησης που εκφράσθηκε από τον ναυταθλητικό κόσμο στο πλαίσιο προγενέστερης διαβούλευσης στο ίδιο θέμα (Απρίλιος-Μάιος 2013) αλλά και β) να ιδιοχρησιμοποιηθεί από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, όπως ειδικότερα ορίζεται στα επιμέρους άρθρα.
- Διατηρείται η εξουσιοδότηση, την οποία παρείχε ο καταργούμενος ν.2743/1999, στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου για την έκδοση αποφάσεων σχετικά με α) τα επιπλέον

χαρακτηριστικά και τους όρους ασφάλειας βάσει των οποίων το ιστιοφόρο πλοίο μπορεί να χαρακτηριστεί επαγγελματικό ή να δραστηριοποιηθεί επαγγελματικά και β) τα κριτήρια βάσει των οποίων το ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής χαρακτηρίζεται ως παραδοσιακό, με στόχο αφενός τη διασφάλιση της ναυτικής κληρονομιάς αφετέρου την ενίσχυση της δραστηριότητας των παραδοσιακών ναυπηγείων και των συνδεόμενων με αυτά επαγγελμάτων.

Το **Κεφάλαιο Β** περιλαμβάνει το **Άρθρο 2** με το οποίο προτείνεται η δημιουργία ηλεκτρονικού Μητρώου στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών. Με την προτεινόμενη διάταξη δημιουργείται ενιαίο και σύγχρονο σύστημα καταγραφής και παρακολούθησης των τουριστικών πλοίων, με σκοπό α) την λεπτομερή χαρτογράφηση των πάσης φύσεως πλοίων, τα οποία χρησιμοποιούνται για τουρισμό και αναψυχή, τόσο για ιδιωτικούς σκοπούς όσο και για επαγγελματική εκμετάλλευση στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού β) την απλοποίηση και τη συντόμευση των διαδικασιών που αφορούν στη δραστηριοποίηση των πλοίων αυτών γ) την άντληση στατιστικών στοιχείων για την υποβοήθηση του στρατηγικού σχεδιασμού και δ) τη διευκόλυνση του έργου των ελεγκτικών Αρχών. Το Μητρώο θα διασυνδεθεί α) με την εφαρμογή για την υποβολή του ναυλοσυμφώνου με ηλεκτρονικό τρόπο ώστε να διευκολύνεται η παρακολούθηση των ναυλώσεων και β) με την εφαρμογή για την ηλεκτρονική πληρωμή του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ν.4211/2013 Α' 256) για την διευκόλυνση του ελέγχου.

Το **Κεφάλαιο Γ** περιλαμβάνει τα **Άρθρα 3** έως και **9** στα οποία προτείνονται ρυθμίσεις για τον επανακαθορισμό του πλαισίου δραστηριοποίησης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, των οποίων η εκμετάλλευση γίνεται αποκλειστικά με ολική ναύλωση, η οποία αποδεικνύεται με την κατάρτιση ναυλοσυμφώνου.

Ειδικότερα:

Στο **Άρθρο 3** ορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ναύλωση πλοίων αναψυχής όταν ο

τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια. Συγκεκριμένα, στην **παράγραφο 1** προτείνεται απλοποίηση της διαδικασίας η οποία εφεξής θα περιλαμβάνει α) βεβαίωση από την αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης και β) καταχώριση του πλοίου στο Μητρώο. Η προτεινόμενη διαδικασία αντικαθιστά την έκδοση και θεώρηση επαγγελματικής άδειας του ν.2743/1999 η οποία ήταν πολύπλοκη, γραφειοκρατική και δεν συνέβαλε στην προαγωγή της επιχειρηματικότητας και την ανάπτυξη της δραστηριότητας στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, οι συνθήκες του οποίου διαμορφώνονται από τον διεθνή ανταγωνισμό. Επισημαίνεται ότι η λεπτομερής καταχώριση στο Μητρώο των στοιχείων των πλοίων, των φυσικών ή νομικών προσώπων που τα εκμεταλλεύονται και των ναυλώσεων, ενισχύει τη δυνατότητα ελέγχου από τις αρμόδιες Αρχές χωρίς να παρεμποδίζει την εύρυθμη δραστηριοποίηση του πλοίου αναψυχής.

Στην **παράγραφο 2** διατηρείται η πρόβλεψη του καταργούμενου ν.2743/1999 ως προς την απαίτηση για σύναψη σύμβασης ολικής ναύλωσης, προκειμένου να μην προκαλείται σύγχυση με το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι που διενεργείται με εισιτήριο (άρθρο 12 του σχεδίου νόμου) για το οποίο ισχύει και διαφορετικό καθεστώς ως προς τη φορολόγηση και τη σύνθεση πληρώματος. Για τον ίδιο λόγο απαιτείται η σύμβαση ναύλωσης να έχει ελάχιστη διάρκεια. Επισημαίνεται ότι

μπορεί να εκτελεστούν δύο συμβάσεις ναύλωσης από το ίδιο πλοίο μέσα στην ίδια ημέρα, οι οποίες όμως, για το σκοπό του υπολογισμού του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, λογίζονται ως μία (1) ημέρα. Πιο συγκεκριμένα, λογίζονται ως μία (1) ημέρα οι συμβάσεις που εκτελούνται από 00.00 έως 23.59 της ίδιας ημέρας. Επίσης, για λόγους σαφήνειας, ορίζεται ότι η ναύλωση αρχίζει στον τόπο και στο χρόνο που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο ως τόπος και χρόνος παράδοσης του πλοίου αναψυχής και τερματίζεται στον τόπο και κατά το χρόνο που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο ως τόπος και χρόνος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής. Τα πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται με σύμβαση ολικής ναύλωσης, δεν δηλώνουν σε δημόσια Αρχή συγκεκριμένο ή προκαθορισμένο πρόγραμμα αναψυχής, καθώς αυτό εξαρτάται από τη βούληση του ναυλωτή σε συνεννόηση με τον εκναυλωτή.

Στην **παράγραφο 3** διευκρινίζεται το δικαίωμα εκναύλωσης πλοίου αναψυχής στην Ελλάδα. Το νέο στοιχείο που εισάγεται είναι ότι επιτρέπεται, υπό προϋποθέσεις, να παραλαμβάνουν από την Ελλάδα επιβάτες τους οποίους αποβιβάζουν στην Ελλάδα, τα πλοία υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και του ανταγωνισμού ενώ παράλληλα α) δεν αντιβαίνει στην εθνική ή την ενωσιακή νομοθεσία, καθώς δεν προκύπτει δυσμενέστερη φορολογική ή άλλη μεταχείριση για τα επαγγελματικά πλοία υπό σημαία κράτους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. στα οποία επίσης παρέχονται απαλλαγές και ελαφρύνσεις ως προς τον ΦΠΑ, τους φόρους και τους δασμούς (εθνική και ενωσιακή νομοθεσία) β) τίθενται οι προϋποθέσεις που καθιστούν δυνατό τον αποτελεσματικότερο έλεγχο από το κράτος του λιμένα (port state control), διότι οι ρυθμίσεις ισχύουν αδιακρίτως για όλες τις σημαίες κρατών εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., κάποια από τα οποία μπορεί να μην έχουν προσχωρήσει στις ίδιες Διεθνείς Συνθήκες και να έχουν κατώτερες απαιτήσεις βάσει εθνικής νομοθεσίας. Συνεπώς, τα πλοία υπό «τρίτη» σημαία θα μπορούν να ελέγχονται αποτελεσματικά ως προς την τήρηση των όρων της ασφάλειας των πλοίων και των επιβαινόντων και της προστασίας του περιβάλλοντος. Για παράδειγμα, οι απαιτήσεις της θεμελιώδους Δ.Σ. SOLAS για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα δεν ισχύουν για πλοία μεταφορικής ικανότητας έως και δώδεκα επιβατών καθώς και για όσα είναι κατασκευασμένα από ξύλο. Αυτά δεσμεύονται μόνο από τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας τους και δεν υπόκεινται σε κυρώσεις αν δεν πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις ασφάλειας, καθιστώντας ως εκ τούτου επιβεβλημένη την εξαίρεσή τους. Διευκρινίζεται ότι η προϋπόθεση «άνω των δώδεκα (12) επιβατών» αναφέρεται στη μεταφορική ικανότητα σύμφωνα με τα πιστοποιητικά του πλοίου, όχι στον αριθμό των επιβατών που αυτό μεταφέρει στο πλαίσιο μιας ναύλωσης, ο οποίος μπορεί να είναι και μικρότερος του δώδεκα (12). Στην περίπτωση β' της ίδιας παραγράφου, για λόγους ασφάλειας του δικαίου, διευκρινίζεται δεν υπόκεινται στις απαιτήσεις της περίπτωσης α' όσα πλοία εκτελούν διεθνείς πλόες, δηλαδή α) έχουν παραλάβει τους επιβάτες τους από την αλλοδαπή ανεξάρτητα αν θα τους αποβιβάσουν ή όχι στην Ελλάδα ή β) έχουν παραλάβει τους επιβάτες τους από την Ελλάδα υπό την προϋπόθεση ότι θα τους αποβιβάσουν στην αλλοδαπή ή γ) διέρχονται από την Ελλάδα, έχοντας ξεκινήσει από την αλλοδαπή και με σκοπό να ολοκληρώσουν το ταξίδι τους στην αλλοδαπή.

Στην **παράγραφο 4** διατηρείται η απαγόρευση (του καταργούμενου ν.2743/1999) μεταφοράς επιβατών και φορτίων από τα πλοία τα οποία εκναυλώνονται βάσει του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου. Η απαγόρευση βασίζεται στο διαφορετικό (βάσει εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας)

φορολογικό καθεστώς μεταξύ της ναύλωσης και της εκτέλεσης δρομολογιακής, επιβατικής ή / και εμπορευματικής μεταφοράς ή τακτικής γραμμής και δεν αποτελεί περιορισμό στην εκμετάλλευση του πλοίου αναψυχής.

Στην **παράγραφο 5** ορίζονται τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία έχουν δικαίωμα να εκναυλώνουν πλοία αναψυχής στα οποία προστίθενται οι ναυτικοί πράκτορες. Επίσης διατηρείται η εξουσιοδοτική διάταξη του καταργούμενου ν.2743/1999 βάσει της οποίας καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

Στο **Άρθρο 4** περιγράφεται αναλυτικά ο τρόπος και η διαδικασία υπολογισμού του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, που αποτελεί υποχρέωση όλων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής για τα οποία έχει παρασχεθεί απαλλαγή από τον ΦΠΑ κατά την απόκτηση ή την εισαγωγή. Ειδικότερα,

Στην **παράγραφο 1** καθορίζεται ο ελάχιστος αριθμός που αντιστοιχεί σε κάθε κατηγορία πλοίου. Ο προτεινόμενος ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης έχει προκύψει μέσα από την μελέτη των στοιχείων των ναυλώσεων και εμφανίζεται σημαντικά μειωμένος σε σχέση με τα ισχύοντα. Ειδικότερα έχει ληφθεί υπόψη η διαπιστωμένη αδυναμία εκτέλεσης των υποχρεωτικών ημερών κατά τα τελευταία χρόνια η οποία αποδίδεται στην παρατεταμένη ύφεση και την έλλειψη ρευστότητας. Στο ίδιο πνεύμα, αναγνωρίζοντας, επιπλέον, ότι τα παλαιότερα πλοία, αφενός βρίσκονται σε μειονεκτική θέση έναντι των νεότερων τα οποία προτιμούν οι ναυλωτές, αφετέρου δεν είναι εφικτό να αντικατασταθούν λόγω γενικευμένης έλλειψης ρευστότητας, προτείνεται το ευεργέτημα της μείωσης των ελάχιστων απαιτούμενων ημερών ανάλογα με την ηλικία του πλοίου. Παράλληλα, προτείνεται ο έλεγχος για την εκπλήρωση της υποχρέωσης πραγματοποίησης ελάχιστων ημερών ναύλωσης, να διενεργείται ανά τριετία (από την ημερομηνία καταχώρισης του πλοίου στα Μητρώο), αντί των πέντε ετών που ισχύουν σήμερα, με σκοπό τη διευκόλυνση του έργου των ελεγκτικών Αρχών και την επιτάχυνση της επιβολής κυρώσεων, όταν απαιτείται.

Στην **παράγραφο 2** διατηρούνται διατάξεις του καταργούμενου ν.2743/1999 ως προς α) τις ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιούνται στην αλλοδαπή και β) τη συμπλήρωση ενδεχόμενου ελλείμματος ημερών. Επίσης, λόγω της δυνατότητας απεριόριστης ιδιοχρησιμοποίησης του πλοίου αναψυχής και με σκοπό να αποφευχθεί καταστρατήγηση του πνεύματος της σχετικής πρόβλεψης του άρθρου 9, ορίζεται ότι δεν συνυπολογίζονται στον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης όσες πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ιδιοχρησιμοποίησης.

Στην **παράγραφο 3** διατηρείται η πρόβλεψη του καταργούμενου ν.2743/1999 ως προς την σύνδεση της υποχρέωσης εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης με το πλοίο αναψυχής, και τη σχετική δέσμευση του νέου πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή σε περίπτωση μεταβολής της κυριότητας ή του εφοπλισμού. Οι ρυθμίσεις της παρ. 3 έχουν σκοπό να διασφαλισθεί ότι δεν θα προκληθεί απώλεια φορολογητέας ύλης σε περίπτωση αλλαγής πλοιοκτησίας.

Στην **παράγραφο 4** προτείνονται ρυθμίσεις σχετικές με τον υπολογισμό του ελάχιστου αριθμού υποχρεωτικών ημερών. Συγκεκριμένα, ορίζεται η αρμόδια υπηρεσία, ο χρόνος και ο τρόπος υπολογισμού των ημερών. Η διαδικασία αναμένεται να απλοποιηθεί σημαντικά με την υλοποίηση της πρόβλεψης για ηλεκτρονική υποβολή του ναυλοσυμφώνου (άρθρο 7) που θα συνδέεται με την

εφαρμογή του Μητρώου. Στις περιπτώσεις β' και γ' της ίδιας παραγράφου προτείνεται ρύθμιση της διαδικασίας που θα ακολουθείται στην περίπτωση αδυναμίας πραγματοποίησης του ελάχιστου αριθμού ημερών. Πιο συγκεκριμένα, εάν η αδυναμία οφείλεται σε ανωτέρα βία ή σε μεγάλης έκτασης επισκευές ή μετασκευές όπως πχ αποκατάσταση ζημιάς στα ύφαλα και δεξαμενισμός, αντικατάσταση μηχανής ή εξοπλισμού, η διαδικασία για την προμήθεια του οποίου είναι χρονοβόρα ή επιμήκυνση του πλοίου, μπορεί να χορηγηθεί παράταση ενός (1) έτους. Ρητά εξαιρείται η περίπτωση κατάσχεσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, διότι ορίζεται ειδικότερα σε επόμενο άρθρο (άρθρο 6). Επίσης, στην περίπτωση που, ανεξάρτητα από την αιτία, έχει πραγματοποιηθεί το ογδόντα τοις εκατό (80%) του ελάχιστου αριθμού ημερών, παρέχεται η δυνατότητα συμπλήρωσης του ελλείμματος μέσα στην επόμενη τριετία, με την περαιτέρω διευκρίνιση ότι εφαρμογή της διάταξης για δεύτερη συνεχόμενη φορά δεν επιτρέπεται. Αυτό σημαίνει ότι στο τέλος της «επόμενης» τριετίας θα πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί α) το σύνολο των ημερών που αντιστοιχούν στο πλοίο αναψυχής σύμφωνα με όσα ορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 και β) ο αριθμός των ημερών που έλειπαν από την προηγούμενη τριετία και για τις οποίες έχει χορηγηθεί παράταση. Με σκοπό την αποφυγή φαινομένων καταχρηστικής εφαρμογής της ευεργετικής διάταξης, προβλέπεται ότι για να γίνει εκ νέου χρήση της, θα πρέπει να έχει μεσολαβήσει μία τριετία –με την επιφύλαξη των διατάξεων για τον παροπλισμό και την κατάσχεση- στην οποία έχει συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός ημερών. Για την εφαρμογή της διάταξης της παραγράφου 4γ δεν αποτελεί κώλυμα η χορήγηση της κατ' εξαίρεση παράτασης όπως προβλέπεται στην παράγραφο 4β.

Η υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστων ναυλώσεων έχει σκοπό να διασφαλιστεί ότι παράγεται φορολογητέα ύλη (από τους ναύλους και κυρίως από τις δαπάνες του πλοίου και των επιβατών οι οποίες εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύουν τα 2/3 του συνολικού τζίρου) ως αντιστάθμισμα για την απαλλαγή από τον ΦΠΑ κατά την εισαγωγή του πλοίου αναψυχής ή την απόκτησή του. Σε αυτό το πνεύμα, προτείνεται στην **παράγραφο 5** η απαλλαγή του πλοίου από την υποχρέωση συμπλήρωσης ελάχιστων ημερών ναύλωσης εφόσον έχει καταβληθεί, χωρίς να έχει εκπέσει ή να επιστραφεί, ο ΦΠΑ που αναλογεί κατά την εισαγωγή ή την απόκτησή του.

Στο **Άρθρο 5**, αναγνωρίζοντας τις δυσκολίες που συνεπάγεται η ύφεση, προτείνεται η εισαγωγή νέας ρύθμισης, βάσει της οποίας ο επαγγελματίας μπορεί να παροπλίζει το πλοίο του, έως ότου οι συνθήκες επιτρέψουν την επαναδραστηριοποίησή του ή έως ότου αυτό μεταβιβασθεί, χωρίς να υποχρεώνεται να το αποχαρακτηρίσει και να επιβαρυνθεί με την καταβολή φόρων και δασμών. Για το σκοπό αυτό στην **παράγραφο 1** ρυθμίζεται η δυνατότητα παροπλισμού του πλοίου υπό προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα προβλέπεται ελάχιστη και μέγιστη διάρκεια παροπλισμού. Η ελάχιστη διάρκεια (ένα έτος) αποσκοπεί στην αποφυγή καταχρηστικής εφαρμογής της διάταξης, για παράδειγμα, μόνο κατά την χαμηλή/χειμερινή περίοδο, η οποία θα οδηγούσε σε αύξηση του χρονικού διαστήματος για την εκπλήρωση της απαίτησης για την πραγματοποίηση των ελάχιστων ναυλώσεων. Αντίστοιχα, η πρόβλεψη για μέγιστη διάρκεια τριών (3) ετών αποσκοπεί στην αποφυγή καταστρατήγησης του πνεύματος της διάταξης, η οποία έχει στόχο να διευκολύνει τους επαγγελματίες σε μια δύσκολη περίοδο και όχι να στερήσει το κράτος από τα προσδοκώμενα από την εκναύλωση του πλοίου έσοδα, βάσει των οποίων χορηγήθηκαν φορολογικές και δασμολογικές

απαλλαγές. Το ευεργέτημα που προκύπτει από τον παροπλισμό είναι η αναστολή του χρόνου για την πραγματοποίηση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, θέμα το οποίο ορίζεται στην **παράγραφο 2**.

Στην **παράγραφο 3** ρυθμίζονται ρητά οι περιπτώσεις εκούσιας άρσης και αυτοδίκαιης άρσης του παροπλισμού με στόχο την αποτροπή της καταχρηστικής εφαρμογής

Το **Άρθρο 6** αφορά την περίπτωση πλοίου το οποίο κατάσχεται και στο οποίο απαγορεύεται ο απόπλους. Ειδικότερα, λόγω της αντικειμενικής αδυναμίας εκτέλεσης ναυλώσεων, προτείνεται αναστολή του χρόνου, εντός του οποίου πρέπει να πραγματοποιηθεί ο ελάχιστος αριθμός ημερών, από την ημερομηνία επιβολής της κατάσχεσης ως την άρση της.

Στο **Άρθρο 7** ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν στο ναυλοσύμφωνο. Συγκεκριμένα, στην **παράγραφο 1**, για λόγους ασφάλειας δικαίου, ορίζονται οι σχετικές υποχρεώσεις των εκναυλωτών έναντι των λιμενικών και φορολογικών Αρχών, δηλαδή ο εφοδιασμός του πλοίου με αντίγραφο ναυλοσυμφώνου και με κατάσταση επιβαινόντων καθώς και η υποβολή του ναυλοσυμφώνου σύμφωνα με τον Κώδικα φορολογικής Διαδικασίας. Στην **παράγραφο 2** εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου να ρυθμίζουν με απόφασή τους θέματα σχετικά με το ναυλοσύμφωνο. Ειδικότερα, στην περίπτωση β' της παραγράφου 2 εξουσιοδοτούνται για τη ρύθμιση των όρων και προϋποθέσεων για την ηλεκτρονική υποβολή των ναυλοσυμφώνων με στόχο αφενός τη μείωση της γραφειοκρατίας και αφετέρου τη διευκόλυνση του έργου των ελεγκτικών Αρχών.

Με το **Άρθρο 8** προτείνονται ρυθμίσεις σχετικά με τις υποχρεώσεις στελέχωσης των επαγγελματιών πλοίων αναψυχής. Ειδικότερα,

Στην **παράγραφο 1**, σε εναρμόνιση με τα ισχύοντα στις άλλες χώρες της Ε.Ε., παρέχεται η δυνατότητα στα πλοία ολικού μήκους μέχρι και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Ορίζεται επίσης ότι, στην περίπτωση που ναυτολογηθεί πλήρωμα ασφαλισμένο στο Ν.Α.Τ. σε πλοίο αυτής της κατηγορίας α) δεν γεννάται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης έναντι του Ν.Α.Τ. ή των Λιμενικών Αρχών, καθώς υπάρχει η δυνατότητα, η οποία προβλέπεται από το ν.2575/1998, να ασφαλίζεται στο ΝΑΤ ο ναυτικός με κατάσταση αντί ναυτολογίου και β) σε κάθε περίπτωση η ασφάλιση στο ΝΑΤ αφορά σε απογεγραμμένους εν ενεργεία ναυτικούς (π.δ. 913/1978 Α' 220). Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στην ενθάρρυνση της ναυτολόγησης πληρώματος σε πλοία που δεν έχουν υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης και κρίθηκε αναγκαία διότι, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, αν ναυτολογηθεί έστω και ένα άτομο, δημιουργείται αυτόματα υποχρέωση για τήρηση οργανικής σύνθεσης και απαιτείται η ναυτολόγηση επιπλέον ατόμων, με αποτέλεσμα να μη ναυτολογείται τελικά κανείς.

Στην **παράγραφο 2** ορίζονται οι προϋποθέσεις απασχόλησης κυβερνητών σε πλοία ολικού μήκους έως και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων. Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στον περιορισμό ενδεχόμενης αδήλωτης και ανασφάλιστης εργασίας η οποία αποβαίνει εις βάρος των ασφαλιστικών ταμείων και των δημόσιων εσόδων. Από τις προβλέψεις για ασφάλιση στον ΟΑΕΕ

και έκδοση παραστατικών εξαιρούνται α) η περίπτωση κατά την οποία εκτελεί χρέη κυβερνήτη ο ναυλωτής ή κάποιος άλλος από τους επιβάτες ο οποίος κατέχει ανάλογο πιστοποιητικό, βεβαίωση ή άλλο επίσημο έγγραφο κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή της χώρας της οποίας την υπηκοότητα φέρει ή στην οποία έχει τη μόνιμη κατοικία του και β) η περίπτωση κατά την οποία ο προσληφθείς κυβερνήτης είναι απογεγραμμένος εν ενεργεία ναυτικός οπότε υποχρεωτικά ασφαλίζεται στο NAT. Η **παράγραφος 3** αφορά στα πλοία αναψυχής για τα οποία υπάρχει υποχρέωση στελέχωσης με πλοίαρχο και πλήρωμα. Συγκεκριμένα, διατηρείται η πρόβλεψη του καταργούμενου ν.2743/1999 σύμφωνα με την οποία ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζει με απόφαση την οργανική σύνθεση. Επίσης προτείνεται νέα ρύθμιση ώστε τα πλοία, τα οποία φέρουν οποιαδήποτε σημαία πλην της ελληνικής και πραγματοποιούν ναυλώσεις στις οποίες ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης βρίσκονται στην Ελλάδα, εφόσον έχουν ολική χωρητικότητα μικρότερη από 650 gt, υπόκεινται στις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τη στελέχωση ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα. Η προτεινόμενη διάταξη βασίζεται στη δυνατότητα που παρέχει ο Κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου (εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών) στο κράτος υποδοχής (host state) να ρυθμίζει βάσει της δικής του νομοθεσίας τα ζητήματα στελέχωσης. Για λόγους πρακτικής εφαρμογής, δεδομένου ότι η πελατεία των πλοίων αναψυχής αποτελείται στην πλειοψηφία της από αλλοδαπούς, δεν κρίθηκε σκόπιμο να διατηρηθεί η υποχρέωση ελληνομάθειας που ισχύει σε άλλες περιπτώσεις. Ομοίως, δεν κρίθηκε σκόπιμο να εφαρμοσθούν οι διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για την ασφάλιση των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που δεν φέρουν την ελληνική σημαία, προκειμένου να αποφευχθούν πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες για τους αλλοδαπούς ναυτικούς, χωρίς ουσιώδες όφελος για το NAT. Τέλος, παρέχεται υπό αυστηρές προϋποθέσεις, η δυνατότητα μετακίνησης του προσωπικού με στόχο την ευελιξία και την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση κυρίως αναγκών που μπορεί να προκύψουν.

Στο **Άρθρο 9** προτείνονται ρυθμίσεις με στόχο την ασφάλεια και την προστασία του δημόσιου συμφέροντος, την απλοποίηση των διαδικασιών, την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας και τη διευκόλυνση της επαγγελματικής εκμετάλλευσης.

Ειδικότερα, στην **παράγραφο 1** διευκρινίζεται το πλαίσιο υπό το οποίο μπορούν να μετακινηθούν επαγγελματικά πλοία τα οποία έχουν υποστεί βλάβη και χρειάζεται να μεταβούν σε άλλο λιμένα για επισκευή. Συγκεκριμένα, διατηρείται το πνεύμα των σχετικών διατάξεων του καταργούμενου ν.2743/1999 και προστίθεται, για λόγους ασφάλειας, η απαίτηση για επιθεώρηση από τον εξουσιοδοτημένο οργανισμό που παρακολουθεί το πλοίο ή από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Στην **παράγραφο 2** προτείνεται τροποποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας ως προς τη δυνατότητα ιδιοχρησιμοποίησης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και άρση του σχετικού χρονικού περιορισμού. Ο λόγος για τον οποίο προωθείται τέτοια ρύθμιση είναι η διαπίστωση ότι κάθε πλοίο αναψυχής δαπανά τόσο περισσότερα χρήματα όσο περισσότερο κινείται, άρα εισφέρει περισσότερα στην τοπική και την εθνική οικονομία. Οι δαπάνες αυτές αφορούν στον ελλιμενισμό, τον εφοδιασμό με τρόφιμα, καύσιμα, υλικά και λοιπά καταναλωτικά αγαθά, αλλά και την αγορά υπηρεσιών ενδιαίτησης, εστίασης, τουρισμού (επισκέψεις σε μουσεία και άλλους χώρους

τουριστικού ενδιαφέροντος) στα σημεία ελλιμενισμού. Επισημαίνεται ότι, για τα ταξίδια που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ιδιοχρησιμοποίησης δεν παρέχεται κανενός είδους απαλλαγή.

Στην **παράγραφο 3**, με στόχο τη διευκόλυνση των επαγγελματιών και την αντιμετώπιση της αναποτελεσματικής γραφειοκρατίας, προτείνεται κατάργηση της διαδικασίας λήψης απόπλου – δήλωσης κατάπλου στα ελληνικά λιμάνια, για τα πλοία τα οποία εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, καθώς η ισχύουσα σήμερα διαδικασία προκαλεί συνωστισμό στις Λιμενικές Αρχές, ιδίως κατά τη θερινή περίοδο, αυξάνοντας το διοικητικό κόστος, χωρίς πραγματικό οικονομικό όφελος (τέλος απόπλου 0,88 €) και ταλαιπωρώντας τους τουρίστες. Το πρόβλημα επιτείνεται από το γεγονός ότι είναι δυνατό η Λιμενική Αρχή να απέχει αρκετά από το σημείο ελλιμενισμού-εκκίνησης του πλοίου. Η υποχρέωση λήψης απόπλου διατηρείται για τα πλοία αναψυχής τα οποία εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα, καθώς σε αυτή την περίπτωση συνδέεται με θέματα ελέγχου νόμιμης σύνθεσης πληρώματος. Η λήψη απόπλου είναι υποχρεωτική μόνο για το (ελληνικό) λιμάνι από το οποίο αρχίζει η ναύλωση και, για τη διευκόλυνση των υπόχρεων α) διπλασιάζεται το χρονικό περιθώριο μέσα στο οποίο διενεργείται η θεώρηση του ναυλοσυμφώνου και β) παρέχεται η σχετική δυνατότητα σε περισσότερα πρόσωπα. Στα πλοία τα οποία εισέρχονται από την αλλοδαπή εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση οι ενωσιακές και εθνικές διατάξεις που αφορούν στη διέλευση των συνόρων.

Για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας της ανθρώπινης ζωής, προβλέπεται ότι οι εξαιρέσεις δεν ισχύουν στις περιπτώσεις συμβάντων ή μεταβολών, όπως ενδεικτικά ναυτικά ατυχήματα, τραυματισμοί, ασθένειες ή παράνομες απουσίες μελών πληρωμάτων. Τέλος, για λόγους ασφάλειας και προστασίας του δημόσιου συμφέροντος ορίζεται ότι, σε καμία περίπτωση, δεν απαλλάσσονται α) ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης από την υποχρέωση τήρησης των ναυτιλιακών εγγράφων και επίδειξής τους στο πλαίσιο των ελέγχων της Λιμενικής Αρχής καθώς επίσης και συμμόρφωσής τους με τις ισχύουσες διατάξεις ελέγχου φυσικών προσώπων κατά τη διέλευση των συνόρων και β) το πλοίο από την καταβολή λιμενικών και λοιπών τελών και δικαιωμάτων.

Στην **παράγραφο 4** προτείνεται, για την συνεπή παρακολούθηση των ναυλώσεων, υποχρέωση υποβολής του ναυλοσυμφώνου στη Λιμενική Αρχή για θεώρηση, μέχρι την ολοκλήρωση της εφαρμογής για την ηλεκτρονική υποβολή του ναυλοσυμφώνου (άρθρο 7). Επίσης, για λόγους ευελιξίας, διπλασιάζεται το χρονικό περιθώριο μέσα στο οποίο το ναυλοσύμφωνο υποβάλλεται για θεώρηση στη Λιμενική Αρχή και επιπλέον ορίζεται, για διευκόλυνση και επιτάχυνση της διαδικασίας, ότι η θεώρηση μπορεί να γίνει από τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη ή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον πράκτορα του πλοίου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο. Αν η ναύλωση αρχίζει στην αλλοδαπή, υπάρχει υποχρέωση δήλωσης κατάπλου και θεώρησης του ναυλοσυμφώνου στο πρώτο ελληνικό λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο αναψυχής, σύμφωνα με τα ισχύοντα για τη διέλευση των συνόρων στην εθνική και ενωσιακή νομοθεσία.

Στην **παράγραφο 5**, προτείνονται ρυθμίσεις με σκοπό την παροχή επιπλέον κινήτρων για τη διεύρυνση και την ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό, παρέχεται η δυνατότητα στα επαγγελματικά πλοία μεταφορικής ικανότητας μέχρι 99 επιβατών να συνάπτουν συμβάσεις ναύλωσης και να υπάγονται στις σχετικές διατάξεις (άρθρα 3 ως 9).

Το **Κεφάλαιο Δ** περιλαμβάνει τα άρθρα **10** και **11** στα οποία προτείνονται ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής και συγκεκριμένα:

Το **Άρθρο 10** αποσαφηνίζει και απλοποιεί το καθεστώς υπό το οποίο τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, παραμένουν και κυκλοφορούν μέσα στην ελληνική επικράτεια. Ειδικότερα, στην **παράγραφο 1** διατηρείται η πρόβλεψη του καταργούμενου ν.2743/1999 για εφοδιασμό με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕΚΠΑ) των πλοίων υπό ελληνική σημαία ή σημαία άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. Επίσης, δεδομένου ότι καταργείται η υποχρέωση λήψης απόπλου (παρ. 2) εισάγεται, ως αντιστάθμισμα, υποχρέωση ετήσιας θεώρησης του ΔΕΚΠΑ η οποία συνδέεται, επιπλέον, με τη διαπίστωση πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων για την αποφυγή απώλειας εσόδων για το Δημόσιο. Επιπλέον, προτείνεται νέα ρύθμιση, με σκοπό την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας και την προσέλκυση πλοίων, βάσει της οποίας μπορούν να εφοδιάζονται με ΔΕΚΠΑ και τα πλοία αναψυχής που διαθέτουν προσωρινό έγγραφο εθνικότητας. Η διάρκεια ισχύος του ΔΕΚΠΑ, στην περίπτωση αυτή, είναι ίση με τη διάρκεια ισχύος του προσωρινού εγγράφου εθνικότητας.

Σημαντική καινοτομία αποτελεί η προτεινόμενη στην **παράγραφο 4** ρύθμιση βάσει της οποίας τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής μπορούν να εκναυλώνονται. Για την αποφυγή περιπτώσεων αθέμιτου ανταγωνισμού ορίζονται προϋποθέσεις ίδιες με αυτές που ισχύουν για τα επαγγελματικά, εκτός της υποχρέωσης εκτέλεσης ελάχιστων ημερών ναύλωσης, διότι στα ιδιωτικά πλοία δεν παρέχονται φορολογικές απαλλαγές. Με την προτεινόμενη θεσμοθέτηση πλαισίου για την νόμιμη εκναύλωση των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής αναμένεται η τόνωση της τουριστικής κίνησης με ανάλογη αύξηση των δημόσιων εσόδων. Παράλληλα ο πλοιοκτήτης θα έχει την ευχέρεια να καλύψει τα έξοδα συντήρησης του (ιδιωτικού) πλοίου του, που λειτουργεί ως κίνητρο για να το χρησιμοποιεί περισσότερες ημέρες το χρόνο κάτι το οποίο, όπως έχει διαπιστωθεί, αποδίδει πολλαπλάσια οφέλη, άμεσα και έμμεσα, στην οικονομία.

Στο **Άρθρο 11** προτείνονται ρυθμίσεις σχετικά με τη στελέχωση των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής. Συγκεκριμένα, διατηρείται το ισχύον καθεστώς, σύμφωνα με το οποίο αυτά δεν υπόκεινται σε υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης, αλλά παρέχεται δυνατότητα πρόσληψης ναυτικού ασφαλισμένου στο ΝΑΤ, όπως προβλέπεται για τα επαγγελματικά πλοία που δεν έχουν υποχρέωση στελέχωσης (άρθρο 8 παρ.1). Τέλος, με σκοπό την εξίσωση των όρων ασφάλειας και την προστασία του υγιούς ανταγωνισμού, ορίζεται ότι στην περίπτωση εκναύλωσης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής εφαρμόζονται οι διατάξεις περί στελέχωσης που ισχύουν για τα επαγγελματικά.

Το **Κεφάλαιο Ε** περιλαμβάνει το **Άρθρο 12** και αφορά στα επαγγελματικά τουριστικά πλοία, τα οποία χαρακτηρίζονται ως «ημερόπλοια» λόγω της περιορισμένης χρονικής διάρκειας και του είδους των πλόων που εκτελούν. Είναι πλοία διαφόρων μεγεθών, τα οποία χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση θαλάσσιων περιηγήσεων, εκδρομών ή λουτρών. Με τις προτεινόμενες στο

άρθρο 12 διατάξεις, συστηματοποιούνται οι υφιστάμενες ρυθμίσεις και εισάγονται νέες με στόχο την δημιουργία σαφούς και ενιαίου πλαισίου με αναπτυξιακή προοπτική. Συγκεκριμένα,

Στην **παράγραφο 1** ορίζονται οι προϋποθέσεις για την έναρξη της δραστηριότητας των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι μεγάλος αριθμός ημερόπλοιων δραστηριοποιείται σε νησιά, για εξοικονόμηση χρόνου και διευκόλυνση του συναλλασσόμενου με τη Διοίκηση, προβλέπεται η δυνατότητα υποβολής των αναγκαίων δικαιολογητικών σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή.

Στην **παράγραφο 2**, προτείνονται οι βασικές διατάξεις για τη δημιουργία του πλαισίου δραστηριοποίησης και συγκεκριμένα:

Στην περίπτωση α' ορίζονται α) η μέγιστη χρονική διάρκεια ταξιδιού καθώς τα πλοία της κατηγορίας αυτής δεν διαθέτουν υποδομές για διανυκτέρευση επιβατών και β) το δικαίωμα εκτέλεσης των ταξιδιών βάσει του ΚΑΝ 3577/92 του Συμβουλίου (ελευθερία των ενδομεταφορών). Επίσης διευρύνεται το ισχύον πλαίσιο δραστηριοποίησης και περιλαμβάνει πλόες μεταξύ λιμένων, ακτών και όρμων της Ελλάδας ή/και της αλλοδαπής για μεγαλύτερη ελευθερία στην επαγγελματική εκμετάλλευση. Υπό το ίδιο πρίσμα, επιτρέπεται η παραλαβή και η αποβίβαση των επιβατών από πλοίο που είναι αγκυροβολημένο σε λιμένα ή όρμο, συνεπώς απλοποιείται η ισχύουσα σήμερα διαδικασία σύμφωνα με την οποία απαιτείται μετάβαση των επιβατών στην ξηρά και επιβίβασή τους σε άλλο πλοίο με το οποίο θα πραγματοποιηθεί η περιήγηση. Με σκοπό τον σαφή διαχωρισμό από τα πλοία που διενεργούν ακτοπλοϊα και διέπονται από διαφορετική νομοθεσία, τίθεται ως απαραίτητη προϋπόθεση η κυκλικότητα του πλου με την επιστροφή των επιβατών στο σημείο από το οποίο αρχικά επιβιβάσθηκαν.

Στην περίπτωση β' ορίζεται ως σκοπός του πλου η αναψυχή των επιβατών σύμφωνα με πρόγραμμα το οποίο έχει εκ των προτέρων δημοσιοποιηθεί. Η απαίτηση για δημοσιοποίηση του προγράμματος, προκύπτει από την πρακτική εμπειρία, για λόγους ασφάλειας και ευρυθμίας, καθώς τα ημερόπλοια δραστηριοποιούνται τοπικά και προσεγγίζουν σε ολιγάριθμα σημεία ενδιαφέροντος τα οποία συνήθως βρίσκονται στην ίδια ή γειτονικές περιοχές.

Στην περίπτωση γ' προβλέπεται η έκδοση εισιτηρίου, το οποίο είναι ατομικό ή ομαδικό και είναι «ενιαίο» δηλ καλύπτει το σύνολο του πλου από την αρχική επιβίβαση ως την τελική αποβίβαση των επιβατών. Ως «ομαδικό» νοείται το εισιτήριο το οποίο εκδίδεται για να καλύψει ομάδα (γκρουπ) επιβατών, οι οποίοι πχ διακινούνται μέσω τουριστικού γραφείου. Το εισιτήριο συνοδεύεται από ονομαστική κατάσταση επιβατών στις περιπτώσεις που προβλέπονται από τη νομοθεσία (π.δ. 23/1999).

Στην περίπτωση δ' προβλέπεται η υποχρέωση γνωστοποίησης της περιοχής στην οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθεί το επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, με έγγραφη δήλωση η οποία υποβάλλεται προς τη Λιμενική Αρχή, στην αρμοδιότητα της οποίας υπάγεται το σημείο εκκίνησης του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού. Η απαίτηση βασίζεται στην ανάγκη διαπίστωσης της τήρησης των όρων της ασφαλούς ναυσιπλοΐας μέσα από τον έλεγχο της Λιμενικής Αρχής ως προς την καταλληλότητα του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή του Πιστοποιητικού Ασφαλείας (Π.Α.) ή της Άδειας Εκτέλεσης Πλόων, σε σχέση με την περιοχή άσκησης της δραστηριότητας του ημερόπλοιου. Για τον ίδιο λόγο απαιτείται έγγραφη δήλωση και σε περίπτωση αλλαγής της περιοχής δραστηριοποίησης. Προς διευκόλυνση των ενδιαφερομένων, η δήλωση μπορεί να

υποβληθεί από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον ιδιοκτήτη ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο.

Δεδομένου ότι τα προγράμματα των ημερόπλοιων, ιδίως όταν εκκινούν από ελληνικά λιμάνια, υπάρχει κίνδυνος να συμπίπτουν σε κάποιο βαθμό με τα δρομολόγια των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, οι οποίες διέπονται από διαφορετικό νομοθετικό πλαίσιο, προτείνονται στην **παράγραφο 3** ειδικότερες ρυθμίσεις που αποσκοπούν στην καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης αλλά χωρίς να προκαλείται σύγχυση μεταξύ της δραστηριότητας των ημεροπλοίων και των πλοίων της ακτοπλοΐας. Συγκεκριμένα,

Στην περίπτωση α' ορίζεται ότι, αν το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι περιλαμβάνει τουλάχιστο ένα ενδιάμεσο ελληνικό λιμένα, ο επιβάτης ακολουθεί το πλοίο σε όλο το ταξίδι, αλλά μπορεί να αποβιβάζεται προσωρινά στην ξηρά για όσο διάστημα διαρκεί η παραμονή του πλοίου σε κάθε λιμένα ή όρμο ή ακτή. Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στο να διαχωρίσει τη δραστηριότητα του ημερόπλοιου από αυτή του ακτοπλοϊκού που επιβιβάζει και αποβιβάζει σε λιμάνια, χωρίς όμως να εμποδίζει τη διενέργεια εκδρομών – λουτρών που αρχίζουν από λιμένα. Στην περίπτωση των εκδρομών – λουτρών που διενεργούνται από λιμένα προς όρμο ή ακτή, χωρίς να μεσολαβεί προσέγγιση σε άλλο λιμένα, δεν απαγορεύεται η αναχώρηση του ημερόπλοιου μετά από την αποβίβαση των επιβατών στον όρμο ή την ακτή. Για τον ίδιο σκοπό, στην περίπτωση β' περιλαμβάνεται ρητή πρόβλεψη απαγόρευσης παραλαβής ή οριστικής αποβίβασης των επιβατών σε ενδιάμεσους εκτός αν αυτό επιβάλλεται για λόγους ασφάλειας ή προκύπτει ανάγκη εξαιτίας απρόβλεπτου συμβάντος, όπως πχ βλάβη του ημερόπλοιου η οποία δεν του επιτρέπει να συνεχίσει το ταξίδι.

Στην περίπτωση γ' προβλέπεται η δυνατότητα παρέκκλισης από τις εξαιρέσεις παραλαβής και αποβίβασης επιβατών υπό συγκεκριμένες συνθήκες, μετά από έγκριση του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, εφόσον οι υφιστάμενες συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις δεν επαρκούν ή λόγω ιδιόμορφων συνθηκών. Η έγκριση έχει σκοπό να διασφαλίσει ότι δεν υπάρχει επικάλυψη με την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία. Ειδικότερα,

- υπό το στοιχείο αα' παρέχεται η δυνατότητα παραλαβής επιβατών από ενδιάμεσους λιμένες του δρομολογίου υπό την προϋπόθεση ότι αυτοί αποβιβάζονται τελικά στον λιμένα από τον οποίο επιβιβάσθηκαν, ώστε να διασφαλίζεται η κυκλικότητα που διαφοροποιεί το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι από την ακτοπλοϊκή μεταφορά
- υπό το στοιχείο ββ' παρέχεται η δυνατότητα αποβίβασης και παραμονής των επιβατών σε ενδιάμεσο λιμένα και η επιστροφή τους στο σημείο αρχικής επιβίβασης κατά την ίδια ή διαφορετική ημερομηνία. Ο σκοπός της προτεινόμενης διάταξης είναι να διευκολύνει τη μετάβαση και παραμονή, χωρίς περιορισμό χρόνου, σε σημεία που διαθέτουν υποδομές για την φιλοξενία των επισκεπτών – τουριστών, αλλά δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από τις συγκοινωνίες. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι το θαλάσσιο ταξίδι να αποτελεί μέρος ενός πακέτου τουριστικών υπηρεσιών που περιλαμβάνει και την φιλοξενία. υπό το στοιχείο γγ' προτείνεται μια νέα μορφή τουριστικής υπηρεσίας η οποία περιλαμβάνει περιήγηση με το συνδυασμό χερσαίων μέσων και ημεροπλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι το χερσαίο και το θαλάσσιο ταξίδι πραγματοποιούνται μέσα σε είκοσι τέσσερις (24) ώρες στον πλαίσιο του

ίδιου πακέτου τουριστικών υπηρεσιών, προκειμένου να μην προκαλείται σύγχυση με τη δραστηριότητα των χερσαίων και ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Διευκρινίζεται ότι, το πακέτο τουριστικών υπηρεσιών που αναφέρεται υπό στοιχεία ββ και γγ, σε καμία περίπτωση δεν νοείται ότι παρέχεται από τον εκμεταλλευτή του ημερόπλοιου, καθώς αυτού του είδους η υπηρεσία αποτελεί αντικείμενο της δραστηριότητας των τουριστικών γραφείων.

Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 4** ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντος, το οποίο συνδέεται με τη δραστηριότητα των ημεροπλοίων, μέσα από ένα σύνολο υπηρεσιών που περιλαμβάνουν, συμπληρωματικά με το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, διανυκτέρευση σε κατάλυμα της στεριάς. Αυτό, πρακτικά, οδηγεί σε μια νέα τουριστική υπηρεσία η οποία μπορεί να παρασχεθεί από τα ημερόπλοια με συνδυασμό περιήγησης στη στεριά και τη θάλασσα και για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες. Προς αποφυγή ενδεχόμενης σύγχυσης με άλλες τουριστικές ή / και συγκοινωνιακές υπηρεσίες, διασφαλίζεται ρητά η κυκλικότητα του ταξιδιού και ορίζεται ότι το ημερόπλοιο υποχρεωτικά παραμένει αγκυροβολημένο, κατά τα διάρκεια της διανυκτέρευσης των επιβατών στη στεριά, σε σημείο που υποδεικνύεται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης ή, αν δεν υπάρχει τέτοιος φορέας, από την αρμόδια Λιμενική Αρχή. Το σημείο αγκυροβολίας πρέπει να είναι κατάλληλο, ώστε να μην παρεμποδίζεται η κίνηση, ο ελλιμενισμός και η αγκυροβολία των υπόλοιπων σκαφών στην περιοχή. Επιπλέον προβλέπονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις για τη διανυκτέρευση των μελών του πληρώματος του ημεροπλοίου, προκειμένου να μην υπάρχει αμφιβολία ότι θα τους παρέχεται κατάλληλο κατάλυμα. Επισημαίνεται ότι η ανάπτυξη τέτοιας δραστηριότητας πολλαπλασιάζει το όφελος από τον τουρισμό για τις τοπικές οικονομίες.

Οι προτεινόμενες στην **παράγραφο 5** διατάξεις έχουν σκοπό την διασφάλιση της τάξης, της ευρυθμίας και της ασφάλειας στους χώρους όπου παραβάλλουν ή αγκυροβολούν τα ημερόπλοια. Τέλος, στο πλαίσιο της διασφάλισης ίσων όρων ανταγωνισμού, στην **παράγραφο 6** διευκρινίζεται ότι και για τα ημερόπλοια υπό σημαία άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. τα θέματα σχετικά με τη στελέχωση ρυθμίζονται από την ελληνική νομοθεσία. Η πρόβλεψη βασίζεται στη δυνατότητα που παρέχει στο κράτος υποδοχής (host state) ο Κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου (για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών) και αφορά στα πλοία χωρητικότητας κάτω των 650 gt.

Το **Κεφάλαιο ΣΤ'** περιέχει το **Άρθρο 13** στο οποίο προτείνονται κυρώσεις. Βασική διαφοροποίηση από τα ισχύοντα αποτελεί η κατάργηση της ποινής της φυλάκισης η οποία θεωρείται αναχρονιστική και αναποτελεσματική.

Το **Κεφάλαιο Ζ'** περιλαμβάνει τα **Άρθρα 14 και 15** στα οποία περιέχονται οι τελικές και μεταβατικές διατάξεις.

Ειδικότερα,

Με τις προτεινόμενες στο **Άρθρο 14** διατάξεις ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν γενικά στα πλοία τα οποία αναφέρονται στο Πρώτο Μέρος του σχεδίου Νόμου. Στην **παράγραφο 1** προτείνεται απαλλαγή από τη φορολόγηση βάσει του ν.27/1975 (Α' 77) ως προς τα πλοία αναψυχής, για όσα σκάφη είναι χαρακτηρισμένα ως ναυταθλητικά. Η προτεινόμενη διάταξη έχει στόχο την προαγωγή των ναυταθλητικών δραστηριοτήτων και την ενθάρρυνση της συμμετοχής σε αυτές. Για την αποφυγή ενδεχόμενης καταστρατήγησης του σκοπού της προτεινόμενης διάταξης, διευκρινίζεται ότι ο χαρακτηρισμός σκάφους ως «ναυταθλητικού» πρέπει να προκύπτει από έγγραφη βεβαίωση του οικείου ναυτικού ομίλου η οποία έχει εγκριθεί από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού.

Στις **παραγράφους 2 και 3** προτείνονται ρυθμίσεις που έχουν ως στόχο να διευρύνουν τις δραστηριότητες που μπορούν να συνδυαστούν και να ενισχύσουν την ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα των υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό, καταργείται η υποχρέωση εφοδιασμού με ερασιτεχνική άδεια αλιείας (ατομικής και σκάφους) για τη διενέργεια θαλάσσιας (ερασιτεχνικής) αλιείας. Περαιτέρω, η κατάργηση της έκδοσης και θεώρησης των ερασιτεχνικών αδειών θαλάσσιας αλιείας, αναμένεται να οδηγήσει στην εξοικονόμηση σημαντικού αριθμού εργατοωρών και προσωπικού για τις Λιμενικές Αρχές, που θα διευκολύνει και θα βελτιώσει το ελεγκτικό τους έργο, ιδίως ως προς τη διέλευση των συνόρων και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει άμεσα δυνατότητα κάλυψης των κενών οργανικών θέσεων του ΛΣ-ΕΛ.Ακτ., συνεπώς η βελτίωση του έργου των Λιμενικών Αρχών μπορεί να προκύψει κυρίως μέσα από την ορθολογιστική οργάνωση των καθηκόντων τους. Τονίζεται ότι η κατάργηση της άδειας σε καμία περίπτωση δεν συνεπάγεται εξαίρεση από την εφαρμογή των υπόλοιπων προβλέψεων της νομοθεσίας σχετικά με την ερασιτεχνική αλιεία, όπως ενδεικτικά: ώρες της ημέρας, εποχές του έτους και περιοχές στις οποίες επιτρέπεται η αλιεία, επιτρεπόμενα εργαλεία, είδη και ποσότητες αλιευμάτων, απαγόρευση πώλησης και γενικά εμπορίας των αλιευμάτων.

Στην **παράγραφο 4** προτείνονται διατάξεις για τη ρύθμιση θεμάτων ασφάλισης για αστική ευθύνη των πλοίων, μικρών σκαφών ή άλλων θαλάσσιων μέσων τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, με κριτήριο την ολική τους χωρητικότητα. Οι προτεινόμενες διατάξεις έχουν σκοπό την εναρμόνιση με τα ισχύοντα στη θαλάσσια μεταφορά.

Για πρακτικούς λόγους, προβλέπεται η δυνατότητα κατάρτισης του σχετικού ασφαλιστηρίου συμβολαίου στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου για την αναπροσαρμογή των ασφαλιστικών ποσών και τη ρύθμιση κάθε σχετικού θέματος. Επίσης, για λόγους ασφάλειας δικαίου, και σε εναρμόνιση με τα ισχύοντα στη μεταφορά επιβατών, ορίζεται για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια τα οποία μεταφέρουν περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες ότι α) εφόσον επεκτείνουν το ταξίδι τους στην αλλοδαπή, υπάγονται στις διατάξεις του Κανονισμού 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος και του ν.1922/1991 και ν.4195/2013 οι οποίοι κύρωσαν τη Σύμβαση των Αθηνών, 1974 και το Πρωτόκολλο του 2002 (στη Σύμβαση των Αθηνών) σχετικά με τη θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών

και των Αποσκευών τους, ενώ β) εφόσον οι πλώες τους περιορίζονται στην ελληνική επικράτεια, παρέχεται μεταβατική περίοδος για τη συμμόρφωσή τους ανάλογα με την κατηγορία των πλόων, Στην **παράγραφο 5** προτείνεται απλουστευμένη διαδικασία για την απομάκρυνση εγκαταλελειμμένων πλοίων αναψυχής και ναυαγίων από τη χερσαία και τη θαλάσσια ζώνη χωροθετημένων και αδειοδοτημένων τουριστικών λιμένων. Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, λόγω του αυξανόμενου αριθμού εγκαταλελειμμένων πλοίων και ναυαγίων στο θαλάσσιο και χερσαίο χώρο των τουριστικών λιμένων, τα οποία, εκτός του ότι παρεμποδίζουν την εύρυθμη λειτουργία το λιμένα μπορεί να αποτελέσουν κίνδυνο για τη δημόσια ασφάλεια και υγεία, αιτία ατυχήματος ή απειλή για το περιβάλλον.

Στην **παράγραφο 6** προτείνεται κατάργηση της άδειας από τη Λιμενική Αρχή για την κατέλκυση ή ανέλκυση πλοίων αναψυχής, με στόχο την απλοποίηση της διαδικασίας και σε συνδυασμό με την κατάργηση του σχετικού παραβόλου (άρθρο 16 παρ.5)

Στην **παράγραφο 7** διατηρείται η δυνατότητα για εκναύλωση πλοίου αναψυχής για το οποίο έχει συναφθεί χρηματοδοτική μίσθωση, η οποία προβλεπόταν στον καταργούμενο ν.2743/1999.

Στην **παράγραφο 8**, προς διευκόλυνση των επαγγελματιών, παρέχεται η δυνατότητα να ενεργούν πράξεις που αναφέρονται στο σχέδιο νόμου μέσω εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου.

Η **παράγραφος 9**, αναφέρεται στην περίπτωση κατά την οποία επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο έχει υποχρέωση πραγματοποίησης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, δεν εκπληρώνει την υποχρέωση αυτή. Κατά τα σήμερα ισχύοντα η συνέπεια θα ήταν παύση της ισχύος της άδειας και της επαγγελματικής δραστηριότητας, το οποίο επιδρά αρνητικά στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας. Με την προτεινόμενη ρύθμιση το πλοίο δεν χάνει τον επαγγελματικό χαρακτήρα, αλλά υφίσταται οικονομική επιβάρυνση διότι του επιβάλλονται ο ΦΠΑ καθώς και δασμοί, φόροι κλπ από τους οποίους είχε απαλλαγεί υπό την προϋπόθεση της πραγματοποίησης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης. Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής εφόσον έχει ήδη καταβάλει τον ΦΠΑ, δεν έχει υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης ούτε κυρώσεις στο πλαίσιο των διατάξεων αυτής της παραγράφου.

Με τις προτεινόμενες στην **παράγραφο 10** διατάξεις, ρυθμίζεται η φορολογητέα αξία προκειμένου για την επιβολή ΦΠΑ λόγω παύσης της ισχύος της άδειας του καταργούμενου ν.2743/1999 ή λόγω παύσης της επαγγελματικής δραστηριότητας (ιδιότητας). Η προτεινόμενη ρύθμιση αφορά στις περιπτώσεις που δεν γίνεται μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου και βασίζεται στο πραγματικό γεγονός της ραγδαίας μείωσης της αξίας του λόγω ηλικίας. Η ρύθμιση αποσκοπεί αφενός στον εξορθολογισμό της φορολογικής επιβάρυνσης αφετέρου στην ενθάρρυνση της επιστροφής στα ελληνικά τουριστικά λιμάνια και στην ελληνική σημαία πλοίων που αποχώρησαν, λόγω υψηλής φορολογικής επιβάρυνσης. Για τον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας λαμβάνονται υπόψη α) η κλίμακα μείωσης που ακολουθείται από τα πιστωτικά ιδρύματα και έχει δοκιμασθεί με επιτυχία στην πράξη και β) η αξία για την οποία έχει ασφαλισθεί το πλοίο. Για την αποφυγή καταστρατήγησης του πνεύματος και του σκοπού της διάταξης και τη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου, προκειμένου να διαπιστωθεί αν η εμφανιζόμενη στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αξία είναι εικονική ή πραγματική, προβλέπεται δυνατότητα ελέγχου των αντίστοιχων συμβολαίων των δύο προηγούμενων ετών. Τέλος, προτείνεται η επέκταση της εφαρμογής της διάταξης για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας

και την επιβολή φόρων άλλων εκτός του ΦΠΑ για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία αναψυχής, τα οποία μεταβιβάζονται αιτία θανάτου, δωρεάς ή γονικής παροχής. Η διάταξη κρίνεται αναγκαία για λόγους ίσης μεταχείρισης καθώς, σε αυτή την περίπτωση, αυτό που επηρεάζει την αξία του πλοίου είναι η ηλικία του και όχι ο λόγος από τον οποίο προέκυψε η φορολογική υποχρέωση.

Στο **Άρθρο 15** προτείνονται ρυθμίσεις για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής του καταργούμενου Ν. 2743/1999 προκειμένου για την ομαλή μετάβαση από το καθεστώς της αδειοδότησης στο νέο καθεστώς του Μητρώου που εισάγεται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου.

Ειδικότερα,

Η **παράγραφος 1** αφορά στα πλοία των οποίων η επαγγελματική άδεια δεν έχει λήξει κατά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, όσα δηλ. είναι εφοδιασμένα με άδειες για τις οποίες δεν έχει συμπληρωθεί πενταετία από την έκδοση ή την τελευταία θεώρησή τους ή, κι αν έχει συμπληρωθεί πενταετία, δεν έχει, ωστόσο, παρέλθει η τρίμηνη προθεσμία που προβλεπόταν από το ν. 2743/1999 για εκπρόθεσμη θεώρηση. Διευκρινίζεται ότι, αν έχει παρέλθει και η τρίμηνη προθεσμία, δεν υπάρχει δυνατότητα υπαγωγής του πλοίου στις διατάξεις του άρθρου 15, καθώς έχει ήδη επέλθει αυτοδίκαιη παύση της ισχύος της άδειας του ν.2743/1999, ανεξάρτητα αν η σχετική διαπιστωτική πράξη έχει εκδοθεί ή όχι κατά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του νόμου. Συγκεκριμένα, προκειμένου να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος για την καταχώριση των επαγγελματικών πλοίων στο νέο σύστημα του Μητρώου, προτείνεται παράταση της ισχύος των εν λόγω αδειών μέχρι την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης, για την οποία τάσσεται προθεσμία, μετά από την παρέλευση της οποίας η άδεια παύει αυτοδίκαια να ισχύει, όπως ειδικότερα ορίζεται στην περίπτωση στ' της ίδιας παραγράφου. Προϋπόθεση για τη μετάβαση στο νέο καθεστώς αποτελεί ο υπολογισμός των ημερών ναύλωσης για το διάστημα από την ημερομηνία έκδοσης ή τελευταίας θεώρησης της άδειας ως την ημερομηνία υποβολής της αίτησης καταχώρισης στο Μητρώο. Διευκρινίζεται ότι είναι δυνατό το χρονικό διάστημα που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη να υπερβαίνει, λόγω της παράτασης της ισχύος της άδειας, την πενταετία και την τρίμηνη προθεσμία του ν.2743/1999. Για τη διευκόλυνση του έργου των Φορολογικών και Τελωνειακών Αρχών, τόσο στην περίπτωση κατάργησης της άδειας του ν.2743/1999, λόγω καταχώρισης στο Μητρώο, όσο και στην περίπτωση αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της λόγω παρέλευσης άπρακτης της προθεσμίας υποβολής της αίτησης καταχώρισης, προβλέπεται η έκδοση των αντίστοιχων διαπιστωτικών πράξεων από τον προϊστάμενο της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Στην **παράγραφο 2** προτείνονται ρυθμίσεις για τη συνέχιση της επαγγελματικής δραστηριότητας πλοίου αναψυχής στο οποίο έχει επιβληθεί κατάσχεση κατά την έναρξη ισχύος του νόμου. Στην περίπτωση αυτή, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να διαθέτει το πλοίο επαγγελματική άδεια του ν.2743/1999 σε ισχύ και να υποβληθεί εμπρόθεσμα αίτηση καταχώρισης στο Μητρώο. Για την καταχώριση, εκτός από τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1, υποβάλλεται και επικυρωμένο αντίγραφο επίσημου εγγράφου από το οποίο προκύπτει η επιβολή της κατάσχεσης. Στην περίπτωση που κάποια από τα δικαιολογητικά δεν είναι διαθέσιμα, λόγω της κατάσχεσης, αυτά υποβάλλονται κατά το χρόνο άρσης της κατάσχεσης. Για λόγους ίσης μεταχείρισης, γίνεται

υπολογισμός των ελάχιστων ημερών και ακολουθείται η διαδικασία της παραγράφου 1 με τη διαφορά ότι οι ημέρες υπολογίζονται ως την ημερομηνία επιβολής της κατάσχεσης. Για λόγους ασφάλειας δικαίου προβλέπεται ρητά ότι παράλειψη υποβολής εμπρόθεσμης αίτησης καταχώρισης στο Μητρώο, επιφέρει αυτοδίκαιη παύση της ισχύος της άδειας του ν.2743/1999.

Στην **παράγραφο 3** καθορίζονται οι συνέπειες σε περίπτωση παύσης (δηλ. εκούσιας παύσης μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή) ή αυτοδίκαιης παύσης ισχύος των επαγγελματικών αδειών, οι οποίες αφορούν στην καταβολή των αναλογούντων δασμών και φόρων για το πλοίο, τα καύσιμα και λιπαντικά καθώς και αγαθά τα οποία έτυχαν απαλλαγής μετά από την ημερομηνία που ορίζεται στην αντίστοιχη πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Διευκρινίζεται ότι οι συνέπειες δεν αφορούν στα πλοία των οποίων η επαγγελματική άδεια καταργείται λόγω καταχώρισης στο Μητρώο, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στις παραγράφους 1 και 2.

Στην **παράγραφο 4** προτείνεται, με σκοπό την αντιμετώπιση ζητημάτων που προκύπτουν κατά την πρακτική εφαρμογή, ρύθμιση για τις περιπτώσεις που μετά από την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης για την (εκούσια) παύση ή αυτοδίκαιη παύση της ισχύος της άδειας του ν.2743/1999 προσκομίζονται στοιχεία για ναυλώσεις που πραγματοποιήθηκαν, αλλά δεν γνωστοποιήθηκαν εγκαίρως στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και οι οποίες, εφόσον αναγνωρισθούν ως έγκυρες, βάσει των συνυποβαλλόμενων δικαιολογητικών, μπορούν να προκαλέσουν την τροποποίηση της διαπιστωτικής πράξης. Η πρόβλεψη αυτή έχει εφαρμογή κατ' εσοχήν όταν, λόγω μη έγκαιρης προσέλευσης του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή για την θεώρηση της άδειας ή την καταχώριση στο Μητρώο, η ημερομηνία παύσης ή αυτοδίκαιης παύσης ανατρέχει στην ημερομηνία τελευταίας θεώρησης ή έκδοσης της επαγγελματικής άδειας.

Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 5** ρύθμιση, για λόγους σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, ορίζεται η ημερομηνία έναρξης της χρονικής περιόδου για την συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης για τα πλοία που καταχωρίζονται στο Μητρώο. Επίσης, προκειμένου να μην υπάρχει παρανόηση σχετικά με τη βάση υπολογισμού τυχόν πλεονάσματος ημερών διευκρινίζεται ότι λαμβάνεται υπόψη το αμέσως προηγούμενο της καταχώρισης στο Μητρώο χρονικό διάστημα, ο δε αριθμός των ημερών ορίζεται λεπτομερώς στην επόμενη παράγραφο.

Στην **παράγραφο 6** προκειμένου να μην προκύψει σύγχυση ή αμφισβήτηση του τρόπου υπολογισμού των ημερών ναύλωσης, προσδιορίζεται με σαφήνεια η βάση υπολογισμού στις εξής περιπτώσεις: α) όταν προκύπτει ανάγκη υπολογισμού τυχόν πλεονάσματος ή τροποποίησης της διαπιστωτικής πράξης παύσης ή αυτοδίκαιης παύσης ισχύος της επαγγελματικής άδειας για τις ανάγκες εφαρμογής των παραγράφων 1.δ, 3 και 4 αντίστοιχα και β) σε κάθε περίπτωση παύσης ή αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος επαγγελματικής άδειας.

Στην **παράγραφο 7**, για λόγους ασφάλειας δικαίου προσδιορίζονται οι διατάξεις που έχουν εφαρμογή για την έκδοση των διαπιστωτικών πράξεων των παραγράφων 3, 4 και 6.

Τέλος στην **παράγραφο 8** προτείνεται ρύθμιση για τους νεοεισερχόμενους επαγγελματίες, οι οποίοι, για την αποφυγή καθυστερήσεων μέχρι τη θέση σε λειτουργία του συστήματος του Μητρώου, θα εφοδιάζονται με προσωρινή άδεια, σύμφωνα με τον τύπο της άδειας του καταργούμενου ν.2743/1999.

Το **Κεφάλαιο Η'** περιλαμβάνει το **Άρθρο 16** στο οποίο προτείνεται τροποποίηση ορισμένων διατάξεων με σκοπό τη διευκόλυνση της επαγγελματικής δραστηριότητας αλλά και την ενίσχυση της ελκυστικότητας της ελληνικής σημαίας για τα πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα αν είναι επαγγελματικά ή ιδιωτικά.

Ειδικότερα:

Στην **παράγραφο 1** προτείνεται επέκταση του χρονικού διαστήματος μετά από το οποίο λύεται αυτοδικαίως η Ν.Ε.Π.Α. αν δεν αποκτήσει την κυριότητα ή εκμετάλλευση ή διαχείριση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής. Με την προτεινόμενη ρύθμιση το χρονικό διάστημα αυξάνεται σε δύο έτη και διπλασιάζεται στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται υπό ναυπήγηση. Η διάταξη κρίθηκε αναγκαία διότι, λόγω τη ύφεσης και της επακόλουθης μείωσης της ρευστότητας, αποδείχθηκε στην πράξη ότι ο μέχρι σήμερα προβλεπόμενος χρόνος των έξι μηνών δεν ήταν αρκετός, κάτι το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της επαγγελματικής δραστηριότητας.

Στην **παράγραφο 2** προτείνεται η κατάργηση της υποχρέωσης εφοδιασμού με ναυτολόγιο για όσα πλοία αναψυχής δεν υπόκεινται σε υποχρέωση στελέχωσης. Η διάταξη κρίθηκε αναγκαία για λόγους σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου. Μέχρι τώρα, παράλληλα με την απαλλαγή από την υποχρέωση στελέχωσης, ίσχυε υποχρέωση εφοδιασμού με ναυτολόγιο για ορισμένα από αυτά τα πλοία ανάλογα με την ολική χωρητικότητα. Τα πλοία αυτά, εφόσον απασχολούν ναυτικούς, τους ασφαλίζουν υποχρεωτικά στο NAT με κατάσταση. Επίσης προτείνεται συμπλήρωση της ισχύουσας διάταξης για τις άδειες των ναυτικών, προκειμένου να διευκρινισθεί το καθεστώς όσων εργάζονται στα ρυμουλκά. Στην **παράγραφο 3**, προτείνεται κατάργηση του τέλους των 0,88 ευρώ για τη λήψη απόπλου και την ανέλκυση ή καθέλκυση πλοίου, δεδομένου ότι συνδέεται με σειρά γραφειοκρατικών προβλημάτων, καθυστερήσεων και επιβάρυνση των Δ.Ο.Υ. χωρίς πρακτικό όφελος που, αντίθετα, δυσκολεύουν την παροχή ποιοτικών τουριστικών υπηρεσιών.

Στην **παράγραφο 4** προτείνεται επικαιροποιημένη συμπληρωματική ρύθμιση του ισχύοντος πλαισίου για τη διαγραφή πλοίου από τα ελληνικά νηολόγια, λόγω αλλαγής σημαίας, χωρίς να απαιτείται μεταβίβαση της κυριότητας. Για τη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και του NAT, προβλέπεται η υποβολή βεβαιώσεων περί μη οφειλής προς το Ν.Α.Τ. και τις Φορολογικές και Τελωνειακές Αρχές καθώς και η έκδοση απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας και Αιγαίου για τον καθορισμό των όρων και προϋποθέσεων και κάθε ζητήματος για την εφαρμογή της ρύθμισης.

Στην **παράγραφο 5** απλοποιείται η ισχύουσα διαδικασία για την παροχή δυνατότητας επέκτασης της χρηματοδοτικής μίσθωσης στα επαγγελματικά και ιδιωτικά πλοία αναψυχής, με στόχο την προσέλκυση νέων πλοίων, την ανανέωση του υφιστάμενου στόλου καθώς και την αναζωογόνηση της αγοράς της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων. Ειδικότερα, το προβλεπόμενη, για το σκοπό αυτό, από τον καταργούμενο ν.2743/1999 προεδρικό διάταγμα, αντικαθίσταται από απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Αιγαίου με την οποία θα ρυθμίζονται οι ειδικοί όροι χρηματοδοτικής μίσθωσης ως προς τα πλοία αναψυχής.

Το **Μέρος Δεύτερο** του προτεινόμενου σχεδίου νόμου περιλαμβάνει τα **Άρθρα 17** έως **22** και αφορά στη συγχώνευση του Οίκου Ναύτου με το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ), Ειδικότερα,

Στο **Άρθρο 17** προτείνεται η συγχώνευση του Οίκου Ναύτου και του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) και η σύσταση νέου ΝΠΔΔ με την επωνυμία «Οίκος Ναύτου – Ναυτική Εργασία» με το διακριτικό τίτλο «ΟΝΝΕ», με έδρα τον Πειραιά και υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Τα παραρτήματα του Οίκου Ναύτου αποτελούν παραρτήματα του ΟΝΝΕ καθώς και οι Λιμενικές Αρχές που θεωρούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 93 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973 Α' 261) ως παραρτήματα του ΓΕΝΕ συνεχίζουν και λειτουργούν ως παραρτήματα του ΟΝΝΕ προς το σκοπό της εύρεσης εργασίας σε ναυτικούς (παρ.1 αρ. 93 ΚΔΝΔ) και της εξυπηρέτησης των ναυτικών που απολύονται σε λιμένα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής (παρ.2 αρ. 93 ΚΔΝΔ).

Στο **Άρθρο 18** προσδιορίζεται ο σκοπός του ΟΝΝΕ, με γνώμονα τη διατήρηση και τον εμπλουτισμό των αρμοδιοτήτων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων και στόχο την παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους. Συγκεκριμένα, η παροχή πρόνοιας προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους αφορά στην καταβολή ειδικών επιδομάτων και ενισχύσεων. Πρόκειται για παροχές σε χρήμα δηλ επίδομα ανεργίας (τακτικό επίδομα) και έκτακτη οικονομική ενίσχυση ανέργων ναυτικών για το Πάσχα και τα Χριστούγεννα κάθε έτους, επιδόματα χρονίως πασχόντων (Οίκοι περίθαλψης και νοσηλείας, Οίκοι ενδιαίτησης και περίθαλψης, παραπληγίας – τετραπληγίας), ασθενείας, μητρότητας, μηνιαίο χρηματικό βοήθημα σε χανσενικούς ναυτικούς και έξοδα κηδείας. Τα επιδόματα και οι παροχές σε χρήμα του ΟΝΝΕ θα καλύπτονται από το Κεφάλαιο Ανεργίας Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ) όπως συμβαίνει σήμερα με τον Οίκο Ναύτου. Επίσης, η χορήγηση ασφαλιστικού δικαιώματος στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους αφορά στην αρμοδιότητα για την έκδοση βιβλιαρίων ασθενείας, τη χορήγηση ασφαλιστικής ικανότητας και τη χορήγηση Ευρωπαϊκής Κάρτας Ασφάλισης Ασθενείας όπως ορίζεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 44 του ν.4075/2012 (Α' 89) και το π.δ. 894/1981 (Α' 226) όπως ισχύουν. Ειδικότερα ως προς την μέριμνα για τους ανέργους ναυτικούς, αναβαθμίζεται ο ρόλος του ΟΝΝΕ μέσα από την ενεργή συμμετοχή για το σχεδιασμό στρατηγικής για την ανάδειξη και προώθηση της ναυτικής εργασίας καθώς και την ενίσχυση της απασχόλησης μέσα από την αξιοποίηση ευρωπαϊκών και διεθνών προγραμμάτων, ανεξαρτήτως χρηματοδοτικής πηγής, ενώ παράλληλα διατηρούνται οι αρμοδιότητες που έχει σήμερα το ΓΕΝΕ.

Με το **Άρθρο 19** προτείνονται διατάξεις που αφορούν στα θέματα διοίκησης και ειδικότερα, Στις παραγράφους 1 και 2, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΝΝΕ. Συγκεκριμένα, με σκοπό την αντιπροσωπευτικότητα ώστε να εξασφαλίζεται η βέλτιστη επιδίωξη των σκοπών του ΟΝΝΕ, προτείνεται εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν, εκτός του Προέδρου και του Αντιπροέδρου, εκπρόσωποι των εφοπλιστών, των ναυτικών, των εργαζομένων στον ΟΝΝΕ και του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΛΣ-ΕΛ.Ακτ.) καθώς και επιστήμονες. Στην παράγραφο 3 προτείνεται η σύσταση δύο (2) θέσεων Ειδικών Συμβούλων ή Επιστημονικών ή Ειδικών Συνεργατών με σύμβαση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου, για την υποβοήθηση του έργου του Προέδρου του Δ.Σ., δεδομένου ότι το αντικείμενο της ναυτικής

εργασίας αλλά και της πρόνοιας προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους διέπονται από ένα διεθνοποιημένο νομοθετικό πλαίσιο σε συσχετισμό με την ενωσιακή και την εθνική νομοθεσία, ιδιαίτερα απαιτητικό στην εφαρμογή του. Στις παραγράφους 4,5,6 και 7 προτείνονται ρυθμίσεις για τη διοίκηση και την οργάνωση του ΟΝΝΕ καθώς και για την ομαλή ολοκλήρωση της συγχώνευσης χωρίς διακοπή της παροχής των υπηρεσιών προς τους ασφαλισμένους.

Στο **Άρθρο 20** προβλέπονται τα έσοδα του ΟΝΝΕ τα οποία αποτελούνται από τους οι θεσμοθετημένους πόρους, τις εισφορές, τα ταμειακά υπόλοιπα, τις προσόδους περιουσίας, την απόδοση των κεφαλαίων και των αποθεματικών, τις δωρεές και κάθε άλλο έσοδο, ο λογαριασμός παροχών σε χρήμα του άρθρου 47 παρ.1.Α του ν.4075/2012 (Α' 89), των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, που προβλέπονται από την οικεία νομοθεσία ή άλλες γενικές διατάξεις νόμων, καθώς και τους πόρους που προέρχονται από τη διαχείριση ευρωπαϊκών ή άλλων προγραμμάτων ανεξαρτήτως πηγής.

Στο **Άρθρο 21** ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη μεταβίβαση της περιουσίας, των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων. Επίσης, για την αποφυγή ενδεχόμενης παρερμηνείας, διευκρινίζεται στην παράγραφο 3 ότι η κινητή και ακίνητη περιουσία του Οίκου Ναύτου δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 28 του ν.3918/2011 (Α' 31) όπως ισχύει. Επισημαίνεται η προτεινόμενη στην παράγραφο 4 ρύθμιση για ζητήματα που αφορούν σε διαγωνισμούς ή εκτελούμενα έργα που έχουν ενταχθεί σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα ή νομικές και οικονομικές δεσμεύσεις από Τεχνικά Δελτία ή ανοικτές προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος που έχουν ήδη προκηρυχθεί, τα οποία αναλαμβάνονται από τον ΟΝΝΕ, ο οποίος μπορεί, επίσης, να λειτουργεί ως δικαιούχος ή αναθέτουσα Αρχή στο πλαίσιο ευρωπαϊκών ή άλλων προγραμμάτων ανεξαρτήτως πηγής. Για την ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς και την αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών προς τους ασφαλισμένους, στην παράγραφο 7 ορίζεται ότι εξακολουθούν να εκτελούνται οι δαπάνες σύμφωνα με τις πιστώσεις των εγκεκριμένων προϋπολογισμών των συγχωνευόμενων νομικών μέχρι την έγκριση της ενσωμάτωσης των εσόδων και δαπανών στον προϋπολογισμό του ΟΝΝΕ.

Στο **Άρθρο 22** ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη μεταφορά του μόνιμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικού των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, το οποίο, προκειμένου για την εύρυθμη λειτουργία του ΟΝΝΕ, μεταφέρεται αυτοδίκαια και με την ίδια σχέση εργασίας. Επίσης προβλέπεται η δυνατότητα διάθεσης προσωπικού του ΛΣ-Ελ.Ακτ. στον ΟΝΝΕ το οποίο μπορεί να καλύπτει θέσεις όλων των διοικητικών βαθμίδων για την κάλυψη αναγκών που προκύπτουν λόγω ελλείψεως προσωπικού και αδυναμίας προσλήψεως νέου. Το προσωπικό του ΛΣ-Ελ.Ακτ., θεωρείται κατάλληλο λόγω της απασχόλησής του μέχρι σήμερα στο Γ.Ε.Ν.Ε.

Στο **Άρθρο 23** προτείνονται ειδικότερες μεταβατικές ρυθμίσεις ώστε η συγχώνευση του Οίκου Ναύτου με το ΓΕΝΕ να μη διαταράξει τη λειτουργία τους στο διάστημα μέχρι την έναρξη λειτουργίας του ΟΝΝΕ.

Στο **Μέρος Τρίτο** του προτεινόμενου σχεδίου νόμου περιλαμβάνονται τα **Άρθρα 24** έως **38**.

Στο **Άρθρο 24** ρυθμίζονται θέματα προστασίας των ναυτικών. Ειδικότερα, εναρμονίζεται το πλαίσιο των παροχών σε χρήμα προς τους ασφαλισμένους με αναπηρία, με οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 5 του ν. 3232/2004 (Α' 48) όπου καθορίζονται ενιαία, για τους ασφαλισμένους των οποίων οι φορείς ασφάλισης εποπτεύονται από τα Υπουργεία Υγείας και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, οι προϋποθέσεις για την καταβολή των επιδομάτων αναπηρίας. Με την προτεινόμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνονται οι ασφαλισμένοι με ακρωτηριασμό ενός άνω και ενός κάτω άκρου ή μόνο του ενός άνω ή κάτω άκρου.

Η ακτοποϊκή συγκοινωνία επιβάλλεται από τη γεωγραφία της Ελλάδας για λόγους εθνικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς. Το ακτοποϊκό πλοίο λειτουργεί ως γέφυρα που ενώνει τα νησιά μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα διασφαλίζοντας την εδαφική συνέχεια, την κοινωνική συνοχή και την επιβίωση των νησιωτών. Η διατήρηση αδιάλειπτης σύνδεσης με τα νησιά δημιουργεί βιώσιμο περιβάλλον για τους κατοίκους τους, αποτρέπει το ενδεχόμενο σταδιακής εγκατάλειψης και ερήμωσής τους και διασφαλίζει τα σύνορα της Ελλάδας. Υπό αυτό το πρίσμα, στο **Άρθρο 25** προτείνεται μια εξαιρετική ρύθμιση, η οποία απαιτείται να έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις σοβαρής διαταραχής της ακτοποϊκής σύνδεσης όταν απειλείται το δημόσιο συμφέρον και το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα της δημόσιας υγείας και προκαλείται σοβαρή ζημιά στη ζωή των νησιωτών. Σκοπός είναι η διασφάλιση της ελάχιστης αναγκαίας συγκοινωνίας όταν προκύπτει γενικευμένη αδυναμία εκτέλεσης των τακτικών δρομολογίων και σε καμία περίπτωση η καταστρατήγηση θεμελιωδών συνταγματικών δικαιωμάτων, όπως αυτό της απεργίας. Στο πλαίσιο αυτό, το πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοποϊκής συγκοινωνίας δεν έχει σκοπό την πλήρη αποκατάσταση των συνθηκών εκτέλεσης ομαλής και τακτικής σύνδεσης, παρά μόνο τη διασφάλιση της ελάχιστης απαραίτητης επικοινωνίας στο πλαίσιο του εθνικού συμφέροντος.

Με το **Άρθρο 26** προτείνονται συμπληρωματικές ρυθμίσεις στο ν. 4150/2013. Ειδικότερα, Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 1** ρύθμιση, προβλέπονται τοποθετήσεις Αξιωματικών του Λ.Σ.-ΕΛ.Ακτ. σε επιπλέον θέσεις αυξημένης ευθύνης, οι οποίες περιγράφονται στο άρθρο 7 του νόμου 4150/2013 (Α' 102), με τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 6 του ιδίου νόμου. Ειδικότερα, προτείνεται η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της τροποποιούμενης διάταξης και στις τοποθετήσεις στις θέσεις του Γενικού Επιθεωρητή Λ.Σ.-ΕΛ.Ακτ., των Επιθεωρητών Περιφερειακών Διοικήσεων, του Ανώτερου Διοικητή Νομού Αττικής, των Προϊσταμένων των Περιφερειακών Διοικήσεων, των Διευθυντών των Διευθύνσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των προϊσταμένων των περιφερειακών υπηρεσιών, πλην Λιμενικών Σταθμών και Λιμενικών Τμημάτων. Επίσης, στην προτεινόμενη τροποποίηση γίνεται παραπομπή στη διαδικασία προσφυγής που προβλέπεται στο άρθρο 14 του π.δ. 33/2009 (Α' 50), όπως ισχύει κάθε φορά και ορίζεται ως αρμόδιο διοικητικό όργανο εξέτασης της συγκεκριμένης προσφυγής σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου. Επίσης, ορίζεται ότι οι τοποθετήσεις ή μεταθέσεις Ανώτερων Αξιωματικών του Λ.Σ.-ΕΛ.Ακτ., αδιακρίτως κατηγορίας

και προέλευσης, αποφασίζονται πλέον από το Αρχηγό Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. με σκοπό την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας στη στελέχωση συγκεκριμένων υπηρεσιών και επιχειρησιακών μέσων σε κρίσιμο χρόνο ή περιοχές.

Με το ν.4150/2013 (Α' 102) προβλέφθηκε η νομιμοποίηση κτιρίων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού προκειμένου να μπορούν να εκτελεσθούν σε αυτά επισκευές και έργα με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων. Στη ρύθμιση δεν είχαν συμπεριληφθεί τα κτίρια του αντλιοστασίου και της αποθήκης της ΑΕΝ Ιονίων Νήσων λόγω αδυναμίας έγκαιρης συμπλήρωσης του σχετικού φακέλου. Για το σκοπό της ενότητας της ρύθμισης, καθώς πρόκειται για ακίνητα της ίδιας ποιότητας, κατηγορίας και αποστολής με αυτά του ν.4150/2013, στην **παράγραφο 2** προβλέπεται η νομιμοποίηση του κτιρίου της αποθήκης, εμβαδού 44.31 τ.μ., καθώς και του κτιρίου του αντλιοστασίου, εμβαδού 30.64 τ.μ., στην ΑΕΝ Ιονίων Νήσων στην Κεφαλονιά. Η ανάγκη νομιμοποίησης των κτισμάτων προέκυψε, διότι κατά τη διαδικασία έκδοσης άδειας δόμησης για την επισκευή των κτιρίων Β' και Γ' της ΑΕΝ, τα οποία ανεγέρθηκαν νόμιμα σύμφωνα με την αριθ. 2764/23-6-73 οικοδομική άδεια, διαπιστώθηκε από την αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης του Δήμου Κεφαλληνίας και κατά την φάση της ανασύστασης του φακέλου, ότι δεν υπάρχουν στοιχεία για τα κτίρια της αποθήκης και του αντλιοστασίου, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να εκδοθεί η αιτούμενη άδεια επισκευής, λόγω του χαρακτηρισμού των κτισμάτων αυτών ως αυθαιρέτων. Με τη νομιμοποίησή τους μέσα από την παρούσα ρύθμιση αίρονται, χωρίς οικονομική επιβάρυνση για το Δημόσιο, τα νομικά κωλύματα για την έκδοση της άδειας δόμησης για την επισκευή των κτιρίων Β' και Γ' της Σχολής. Από την νομιμοποίηση των κτισμάτων δεν προκύπτει υπέρβαση των συντελεστών δόμησης, κάλυψης και όγκου του οικοπέδου. Επισημαίνεται, επίσης, ότι η επισκευή των κτιρίων Β' και Γ' αποτελεί επιτακτική ανάγκη, καθώς εκκρεμεί Πρωτόκολλο Επικινδύνου, οι παρατηρήσεις του οποίου πρέπει να έχουν αποκατασταθεί άμεσα, ειδάλλως θα απαιτηθεί η εκκένωση τους, με αποτέλεσμα την αναστολή λειτουργίας της Σχολής. Τέλος, σημειώνεται ότι για την αντίστοιχη επισκευή του κτιρίου του Διοικητηρίου της σχολής επί του ίδιου οικοπέδου, έχει εκδοθεί η αριθ. 341/2007 οικοδομική άδεια, η οποία έχει επεκταθεί έως το 2015, χωρίς να έχει τεθεί ζήτημα αυθαιρέτου των εν λόγω κτιρίων.

Στην **παράγραφο 3** προτείνεται κατάργηση της απαίτησης κατοχής για δύο (2) τουλάχιστο χρόνια άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους ή άδειας διακυβέρνησης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής προκειμένου για τη διακυβέρνηση βοηθητικών σκαφών υδατοκαλλιεργειών ή/και πλωτών βοηθητικών ναυπηγημάτων υδατοκαλλιεργειών μικρότερων των είκοσι (20) μέτρων και σε κάθε περίπτωση ολικής χωρητικότητας μέχρι είκοσι πέντε (25) κόρων. Η τροποποίηση της ισχύουσας ρύθμισης επιβάλλεται διότι είναι δυσλειτουργική και υπερβολικά αυστηρή για τις ανάγκες της συγκεκριμένης δραστηριότητας η οποία διεξάγεται σε περιορισμένο χώρο από σκάφη ή πλωτά ναυπηγήματα μικρής χωρητικότητας που φέρουν μηχανές μικρής ιπποδύναμης.

Τέλος, η προτεινόμενη στην **παράγραφο 4** ρύθμιση αφορά σε διόρθωση αβλεψίας η οποία υπάρχει στην παράγραφο 2 του άρθρου 71.

Οι προτεινόμενες στο **Άρθρο 27** ρυθμίσεις, έχουν σκοπό α) την απλοποίηση και επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης για μικρής κλίμακας έργα στη συνέχεια του αιγιαλού ή στη θάλασσα, με σκοπό την ενίσχυση της τουριστικής ανάπτυξης β) τη βέλτιστη εκμετάλλευση του θαλάσσιου

χώρου και τη ρύθμιση της αγκυροβολίας σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος, στις οποίες συχνά παρατηρούνται προβλήματα λόγω συνωστισμού γ) την προστασία του βυθού δ) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και ε) την ενίσχυση των τοπικών και όχι μόνο οικονομιών.

Να σημειωθεί, επίσης, ότι οι ως άνω προτεινόμενες διατάξεις αποτελούν ουσιαστικά ένα πλαίσιο ασφαλούς και σύννομης δραστηριοποίησης, καθώς με την εφαρμογή τους αφενός διασφαλίζεται η ομαλή τοποθέτηση και χρήση των πλωτών εξεδρών στους επιτρεπόμενους χώρους αφετέρου αποκαθίσταται η όποια «αναρχία» στην ανωτέρω τοποθέτηση υφίστατο μέχρι σήμερα, και μάλιστα έναντι οικονομικού ανταλλάγματος, ήτοι ενίσχυσης των κρατικών πόρων (δημόσιο έσοδο).

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι σκοπό του νομοθέτη αποτελεί, πλέον των ανωτέρω, τόσο η προστασία των περιοχών, οι οποίες παρουσιάζουν αρχαιολογικό ενδιαφέρον όσο φυσικά και η γενικότερη προστασία του θαλασσίου και μη περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο, αυτό, καθίσταται θεμιτή η τοποθέτηση πλωτών εξεδρών σε χώρους και με τρόπο, που δεν αποτελούν επέμβαση στον αιγιαλό, όπως άλλωστε ρητώς ορίζει η ίδια η διάταξη στο νόμο, εξαιρουμένων σε κάθε περίπτωση περιοχών με ιδιαίτερο περιβαλλοντολογικό, ιστορικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον, όπως για παράδειγμα η Δήλος, το Σούνιο κ.ο.κ.

Οι ρυθμίσεις κρίνονται ιδιαιτέρως αναγκαίες διότι η ισχύουσα διαδικασία είναι χρονοβόρα και γραφειοκρατική, με αποτέλεσμα να αποτρέπονται οι ενδιαφερόμενοι και να συντελείται διαφυγόν κέρδος για το Δημόσιο ταμείο.

Οι προτεινόμενες στο **Άρθρο 28** διατάξεις επικαιροποιούν την ισχύουσα νομοθεσία ως προς τα δικαιώματα των επιβατών στη θαλάσσια μεταφορά με σκοπό την εναρμόνισή της με την ενωσιακή νομοθεσία.

Με τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν.3872/2010 (Α' 148) όπως ισχύει μετά από την τροποποίησή της με τα άρθρα 222 του ν.4072/2012 (Α' 86) και 54 του ν.4150/2013 (Α' 102) επεκτάθηκε το δικαίωμα εκτέλεσης περιηγητικών πλόων στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Με την προτεινόμενη στο **Άρθρο 29** ρύθμιση, παρέχεται στα εν λόγω πλοία, ως προς τα φαρικά τέλη, ίση μεταχείριση με αυτή που απολαμβάνουν τα ελληνικής σημαίας πλοία. Σήμερα, το υψηλό κόστος των φαρικών τελών ανά επιβάτη πλοίου με σημαία που δεν εξομοιώνεται με την ελληνική, λειτουργεί ως αντικίνητρο για την επιβίβαση ή αποβίβαση στα ελληνικά λιμάνια (home port), κάτι το οποίο αντικατοπτρίζεται στο χαμηλό έσοδο από τα φαρικά τέλη αυτών των πλοίων. Κατά συνέπεια, η εξομοίωση, η οποία επιφέρει μείωση των χρεώσεων ανά επιβάτη, αναμένεται να προσελκύσει μεγαλύτερο αριθμό επιβατών κρουαζιερόπλοιων που θα χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως βάση, που θα αυξήσει το συνολικό έσοδο από τα φαρικά τέλη και θα συμβάλει στην ενίσχυση της απασχόλησης και την βελτίωση των εσόδων όχι μόνο από τις τουριστικές υπηρεσίες αλλά και από τους τομείς που, έμμεσα, επηρεάζονται θετικά από το home porting, όπως η ενδιαίτηση, η εστίαση, η πρακτόρευση, οι χερσαίες και αεροπορικές μεταφορές καθώς και οι τραπεζικές και λιμενικές υπηρεσίες.

Με το **Άρθρο 30** προτείνεται η προσθήκη άρθρου 241 α μετά το άρθρο 241 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, με το οποίο ρυθμίζονται κατά τρόπο αποτελεσματικότερο οι ενέργειες της αρμόδιας Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής σε περίπτωση τραυματισμού Έλληνα ναυτικού μέλους

πληρώματος πλοίου με ελληνική σημαία ή ξένη συμβεβλημένου ή μη με το NAT, καθώς και σε περίπτωση τραυματισμού αλλοδαπού ναυτικού μέλους πληρώματος πλοίου με ελληνική σημαία, ως προς την άσκηση των ανακριτικών τους καθηκόντων και ειδικότερα ως προς τη συλλογή προανακριτικού, πειθαρχικού ή άλλου υλικού. Περαιτέρω, παρέχεται η δυνατότητα οι κατά τα ανωτέρω ενέργειες να αναληφθούν σε κάθε περίπτωση ύστερα από σχετική δήλωση – αίτηση του εμπλεκόμενου ναυτικού ή του πλοιάρχου ή της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Συναφώς, δίδεται η εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου να ρυθμίσει λεπτομέρειες εφαρμογής της εν λόγω διάταξης.

Στο **Άρθρο 31** προτείνονται ρυθμίσεις οι οποίες αφορούν στην εκπαίδευση των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού. Συγκεκριμένα,

Στην **παράγραφο 1** προτείνεται τροποποίηση η οποία έχει σκοπό να εναρμονιστεί η νομοθεσία εισαγωγής υποψηφίων ειδικών κατηγοριών στις ΑΕΝ (ν. 380/1976, όπως ισχύει) με αυτή του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού (άρθρο 59 παρ. 11β του ν. 3966/2011(Α' 118) και άρθρο 44 παρ. 2 του ν. 4071/2012 (Α' 85) όπου καθορίζεται ο αριθμός των θέσεων εισακτέων στα Τμήματα και τις Σχολές Πανεπιστημίων, των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (ΤΕΙ), των Ανωτάτων Εκκλησιαστικών Ακαδημιών, της Ανώτατης Σχολής Παιδαγωγικής και Τουριστικής Εκπαίδευσης (Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε.) και των Ανώτερων Σχολών Τουριστικής Εκπαίδευσης του Υπουργείου Τουρισμού με πρόβλεψη ατόμων με γονείς ή συγγενείς με αναπηρίες άνω του 67%.

Στην **παράγραφο 2** προτείνεται νέα ρύθμιση ως προς το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.). Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του ν.δ. 99/1973 (Α' 173) οι εισφορές των υπό ελληνική σημαία πλοίων καθώς και των πλοίων με ξένη σημαία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT), υπέρ του Κ.Ν.Ε. συμβεβαιώνονται και συνεισπράττονται αντιστοίχως με τα ναυτολόγια ή με σχετικές καταστάσεις που υποβάλλονται στο NAT, ενώ για την είσπραξη αυτών εφαρμόζονται ανάλογα οι ισχύουσες υπέρ NAT διατάξεις. Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου με σχετικό Προεδρικό Διάταγμα να καθορίσει, για λόγους αποτελεσματικότερης λειτουργίας του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, τόσο τον τρόπο βεβαίωσης και είσπραξης των εισφορών υπέρ ΚΝΕ, τα εξασφαλιστικά μέτρα για την είσπραξη αυτών, την διαδικασία απόδοσής τους, καθώς επίσης το ύψος αυτών και τις καλυπτόμενες δαπάνες.

Με την προωθούμενη στην **παράγραφο 3** διάταξη παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση αποφάσεων των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, με τις οποίες θα καθορίζονται οι αποδοχές του εκπαιδευτικού προσωπικού με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου (Ι.Δ.Α.Χ.) και με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου (Ι.Δ.Ο.Χ.) , που υπηρετεί στα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), στις Σχολές Σωστικών Πυροσβεστικών Μεσών (ΣΣΠΜ) και στη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού/Μετεκπαίδευση/Θαλαμηπόλων (ΔΣΕΝ/ΜΕΤ/ΘΑΛ/ΛΩΝ). Η ρύθμιση απαιτείται διότι το συγκεκριμένο προσωπικό, σύμφωνα με σχετική πρόταση του ΓΛΚ, δεν μπορεί να ενταχθεί στις διατάξεις του νόμου 4024/2011. Σημειώνεται ότι στις ανωτέρω Σχολές παρέχεται επιμόρφωση και κατάρτιση σε αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, υλοποιούνται δε, πράξεις για την κατάρτιση

ανέργων ναυτικών και την παροχή επαγγελματικής πιστοποίησης με στόχο την βελτίωση τους συνεχιζόμενης εκπαίδευσης για τη δημιουργία κατάλληλων Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού. Βάσει των ιδρυτικών τους διατάξεων, στις συγκεκριμένες σχολές υπηρετεί εκπαιδευτικό προσωπικό (ΕΠ) με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου (Ι.Δ.Α.Χ.). Οι κατηγορίες του εν λόγω εκπαιδευτικού προσωπικού είναι Διευθυντές Σπουδών, Βοηθοί Διευθυντών Σπουδών, Καθηγητές-Εκπαιδευτές, Βοηθοί Καθηγητών-Εκπαιδευτικών και Καθηγητές Αγγλικής Γλώσσας τους αυτές περιγράφονται στην αριθ. 152091/7891/1975 Κοινή Υπουργική Απόφαση "Περί κυρώσεως Κανονισμού αποδοχών και αποζημιώσεων εις βάρος ΚΝΕ (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης) του πάσης φύσεως προσωπικού προσφέροντος τας υπηρεσίας του εις την Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση" (Β' 1482). Επιπλέον, στις ανωτέρω σχολές υπηρετεί προσωπικό που απασχολείται με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου (Ι.Δ.Ο.Χ.) και προσλαμβάνεται με τους διατάξεις του Ν. 2026/1992 (Α' 43). Σημειώνεται ότι οι όροι αμοιβής και εργασίας του εκπαιδευτικού προσωπικού Ι.Δ.Α.Χ. και Ι.Δ.Ο.Χ., ήταν αποτέλεσμα Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας (Σ.Σ.Ε.) μεταξύ των εκπροσώπων τους Πανελλήνιας Ένωσης Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (Π.Ε.Ε.Δ.Ν.Ε.) και του Υπουργείου Οικονομικών, σε συνδυασμό με την προαναφερθείσα ΚΥΑ, βάρυνε δε, τον διατηρηθέντα Ειδικό Λογαριασμό του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ). Η τελευταία συλλογική σύμβαση αναφορικά με τους συγκεκριμένους υπαλλήλους υπεγράφη τον Νοέμβριο του 2010 με αναδρομική ισχύ από τον Ιανουάριο 2010, η οποία κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Ν 4046/2012 (Α' 28) «περί μετενέργειας» είχε ισχύ έως τους 14-05-2013. Σε σχετικό έγγραφο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου προς το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους (ΓΛΚ), αναφορικά με το μισθολογικό καθεστώς που θα διέπει το ανωτέρω προσωπικό μετά και την παρέλευση της προαναφερόμενης ημερομηνίας, προτάθηκε από το ΓΛΚ ότι μέχρι τη λήξη της εκπαιδευτικής περιόδου 2012-2013 θα εξακολουθήσει να αμείβεται με τις μέχρι σήμερα ισχύουσες μισθολογικές διατάξεις, ενώ για την νέα εκπαιδευτική περίοδο 2013/2014 (έναρξη Σεπτέμβριος 2013) λόγω της αυξημένης ιδιαιτερότητας των καθηκόντων τους, θα πρέπει να προωθηθεί σχετική νομοθετική ρύθμιση, η οποία θα προβλέπει την έκδοση κοινών υπουργικών αποφάσεων Ναυτιλίας & Αιγαίου και Οικονομικών για τον καθορισμό των αποδοχών τους. Με την προωθούμενη διάταξη συμπεριλαμβάνονται και οι εκπαιδευτικοί ΑΕΝ που προΐστανται οργανικών μονάδων σύμφωνα με τον οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου στο άρθρο 18 του ν. 4024/2011 για την καταβολή του επιδόματος θέσης ευθύνης. Οι δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού είναι Περιφερειακές Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η ρύθμιση αφορά δύο (2) θέσεις προϊσταμένων οργανικών μονάδων της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών και του τμήματος εκπαιδευτικού προσωπικού των Σχολών, οι οποίες λόγω του εξειδικευμένου αντικειμένου τους (σχεδιασμός, προγραμματισμός και εποπτεία της ομαλής λειτουργίας των σχολών) είναι απαραίτητο να καλύπτονται από εκπαιδευτικούς. Η ρύθμιση προτείνεται για λόγους ισότιμης μεταχείρισης, καθώς το επίδομα καταβάλλεται όταν οι θέσεις πληρούνται από μόνιμους δημόσιους υπάλληλους οι οποίοι δεν είναι καθηγητές.

Στην **παράγραφο 4** προτείνεται ρύθμιση με την οποία επιτρέπεται η φοίτηση στην Σχολή Δυτών Καλύμνου, υποψηφίων μέχρι την ηλικία των 50 ετών, προκειμένου να ικανοποιηθεί το αίτημα που προέκυψε λόγω του μεγάλου χρονικού διαστήματος που είχε να λειτουργήσει η σχολή και λόγω

της ανάγκης για κατάρτιση των δυτών. Επισημαίνεται, για το σκοπό αυτό, η μεγάλη σημασία που έχει για το νησί η διατήρηση του συγκεκριμένου επαγγελματικού κλάδου.

Με την προτεινόμενη στο **Άρθρο 32** διάταξη θεσπίζεται διαδικασία για την ονοματοδοσία λιμένων, αφού το συχνό σχετικό αίτημα αρμόδιων φορέων παρέμεινε αναπάντητο, δεδομένου ότι δεν υφίσταται στην οικεία νομοθεσία σχετική ρύθμιση.

Στο **Άρθρο 33** προτείνονται ρυθμίσεις οι οποίες αφορούν στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή. Συγκεκριμένα,

Ο Νόμος 3079/2002 (Α' 311) «Κύρωση του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, αποτελεί κωδικοποίηση, σε ενιαίο κείμενο, των ισχυουσών για το προσωπικό του Λ.Σ.-ΕΛ.Ακτ. διατάξεων και ρυθμίζει ανά κατηγορία προσωπικού (Αξιωματικών – Υπαξιωματικών -Λιμενοφυλάκων) όλα τα επί μέρους θέματα από την κατάταξη μέχρι και την αποστρατεία τους. Το Κεφάλαιο Α' του Ν. 3079/2002 καλύπτει θέματα κατάταξης – εκπαίδευσης – μετεκπαίδευσης του προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.Ακτ., τα δε άρθρα 4 και 5 του Νόμου αυτού, ρυθμίζουν την κατάταξη Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.Ακτ. και Λιμενοφυλάκων αντίστοιχα.

Με τις προτεινόμενες στις **παραγράφους 1 και 2** διατάξεις αντικαθίστανται τα άρθρα 4 και 5 του Ν. 3079/2002 και επανακαθορίζεται η προέλευση και το πλαίσιο επιλογής των αναφερομένων υποψηφίων Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.Ακτ. και Λιμενοφυλάκων, με σκοπό αφενός την μέγιστη δυνατή αξιολόγηση των υποψηφίων ως προς την διερεύνηση της δομής της σκέψης, της αντίληψης και των γνώσεών τους και αφετέρου την επίτευξη εξορθολογισμού της αντιστοιχίας των βαθμών και των αξιωμάτων με την ανάλογη εκπαίδευση. Ρυθμίζεται νομοθετικά το όριο ηλικίας και το πλαίσιο διαπίστωσης της υγειονομικής καταλληλότητας των υποψηφίων, ενώ παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου για την πληρέστερη ρύθμιση επιμέρους θεμάτων που αφορούν στους διαγωνισμούς αυτούς. Επίσης, τροποποιείται το χρονικό όριο μέσα στο οποίο καλούνται να καταταγούν επιλαχόντες για την κάλυψη κενών θέσεων που προκύπτουν μετά από την κατάταξη των επιτυχόντων στις οικείες Σχολές, λόγω υποβολής γραπτής παραίτησης καταταγόντων ή διαπίστωσης στέρησης έστω και ενός προσόντος καταταγόντος ή απόλυσης δοκίμου για οποιονδήποτε λόγο από τις Σχολές, ρυθμίζοντας με αυτόν τον τρόπο δυσλειτουργίες που έχουν παρατηρηθεί με το προς αντικατάσταση νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο προέβλεπε ότι η υποβολή γραπτής παραίτησης καταταγόντων ή η διαπίστωση στέρησης έστω και ενός προσόντος καταταγόντος ή απόλυση δοκίμου για οποιονδήποτε λόγο από τις Σχολές έπρεπε να τελεσθεί εντός προθεσμίας δέκα ημερών από την ημερομηνία κατάταξης, η οποία δεν ήταν επαρκής λαμβανομένης υπ' όψιν της χρονοβόρας διαδικασίας επαλήθευσης γνησιότητας των υποβληθέντων δικαιολογητικών. Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται επιβεβλημένη για λόγους δημοσίου συμφέροντος, το οποίο απορρέει από την αναγκαιότητα πλήρωσης των θέσεων, οι οποίες προκηρύσσονται για κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών, από υποψηφίους, οι οποίοι διαθέτουν όλα τα κατά περίπτωση προσόντα και με δεδομένο ότι η νέα προθεσμία που τάσσεται δεν υπερκαλύπτει το χρονικό διάστημα που απαιτείται και υπολείπεται προκειμένου οι καταταγόντες επιλαχόντες να αποκτήσουν πλήρη και άρτια εκπαίδευση στις οικείες Σχολές. Με την

προτεινόμενη τροποποίηση επαναλαμβάνονται παράγραφοι που υπήρχαν και στα προς αντικατάσταση άρθρα, ωστόσο η πλήρης αντικατάσταση αυτών και όχι η τροποποίηση επιμέρους παραγράφων, συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ενιαίου και άρτια δομημένου άρθρου, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι ο Ν.3079/2002 έχει ήδη υποστεί πολλαπλές τροποποιήσεις με αποτέλεσμα η αλληλουχία των παραγράφων να έχει καταστεί ασύνδετη καθιστώντας δυσχερή την κατανόηση του συνόλου των άρθρων.

Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 3** διάταξη επιδιώκεται η συμπλήρωση της στελέχωσης των υπηρεσιών της Κεντρικής και των περιφερειακών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με κατώτερους Αξιωματικούς Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. και η απόκτηση από αυτούς μεγαλύτερης εμπειρίας πριν από την προαγωγή τους στο βαθμό του Πλωτάρχη, καθώς επίσης επιδιώκεται η αποφυγή καταστρατηγήσεων. Για τον ίδιο λόγο, προβλέπεται αντίστοιχα για την προαγωγή στο βαθμό του Αρχιπλοιάρχου, η απόκτηση εμπειρίας και από την Κεντρική και από τις περιφερειακές υπηρεσίες και αποφεύγονται ανελαστικές πρακτικές που αφορούν τους σημερινούς υποπλοιάρχους και πλοιάρχους.

Η κατάργηση των διατάξεων οι οποίες αναφέρονται στην **παράγραφο 4** έχει σκοπό τον εξορθολογισμό του καθεστώτος προαγωγής αξιωματικών ειδικοτήτων - απευθείας κατάταξης με την απαλοιφή των περιπτώσεων «προαγωγής εκτός οργανικών θέσεων», το οποίο δημιουργούσε στρεβλώσεις και επιπλέον δημοσιονομική επιβάρυνση.

Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 5** διάταξη επεκτείνεται, στους αθλητές που διακρίνονται σε ομαδικά αθλήματα σε παγκόσμιο πρωτάθλημα (συμπεριλαμβανομένων και αυτών που διοργανώνονται από το Διεθνές Συμβούλιο Στρατιωτικού Αθλητισμού - Δ.Σ.Σ.Α.) η εφαρμογή της ισχύουσας ευεργετικής ρύθμισης για τους αθλητές που διακρίνονται σε ατομικά αθλήματα, για λόγους ίσης μεταχείρισης. Ανάλογη ρύθμιση ισχύει για το ένστολο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας και του Πυροσβεστικού Σώματος.

Με την προτεινόμενη διάταξη της **παραγράφου 6**, προβλέπεται η δυνατότητα για τους δοκίμους Αξιωματικούς, Υπαξιωματικούς Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. και Λιμενοφύλακες, των οποίων η φοίτηση στις αντίστοιχες παραγωγικές σχολές, διακόπτεται λόγω σωματικής ανικανότητας που προήλθε από νόσο, πάθηση ή βλάβη κατά την εκτέλεση υπηρεσίας ή ένεκα αυτής, να μετατάσσονται στην κατάσταση της υπηρεσίας γραφείου. Παρόμοιες διατάξεις έχουν ήδη θεσπιστεί και για το ένστολο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας στο άρθρο 1 του π.δ. 108/2012 (Α'191), ακόμα και για περιπτώσεις σωματικής ανικανότητας από νόσο, πάθηση ή βλάβη που δεν προκαλούνται κατά την εκτέλεση υπηρεσίας ή ένεκα αυτής. Η ανάγκη θέσπισης της ανωτέρω διάταξης απορρέει από τις διατάξεις του άρθρου 26 του π.δ. 169/2007 (Α'210) όπου προβλέπεται δικαίωμα σύνταξης μόνο για μόνιμους στρατιωτικούς, εφόσον κατέστησαν σωματικά ή διανοητικά ανίκανοι από τραύμα ή νόσημα που προήλθε είτε πρόδηλα και αναμφισβήτητα εξαιτίας της υπηρεσίας, είτε μη εξαιτίας της υπηρεσίας.

Στην προτεινόμενη στην **παράγραφο 7** ρύθμιση προβλέπεται η αντιστοιχία του βαθμού του Λιμενοφύλακα με εκείνους των Σωμάτων Ασφαλείας και των Ενόπλων Δυνάμεων. Η βαθμολογική εξομοίωση των Λιμενοφυλάκων προβλέπεται στο άρθρο 11 του ν.δ. 530/1970 «Περί Λιμενοφυλάκων» (Α'100), κατ' αντιστοιχία με τον καταργηθέντα βαθμό του Χωροφύλακα, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 48 του ν.δ. 3365/1955 (Α'257) αντιστοιχεί στο βαθμό του Δεκανέα. Ωστόσο, μετά την έκδοση του νόμου 1481/1984 (Α'152) και την ίδρυση του Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως, προβλέφθηκε στην παράγραφο 1 του άρθρου 57 του νόμου αυτού, αντιστοιχία του νέου βαθμού του Αστυφύλακα της Ελληνικής Αστυνομίας με εκείνο του καταργηθέντος βαθμού του Χωροφύλακα, χωρίς ωστόσο να έχει προσαρμοσθεί μέχρι σήμερα αναλόγως η αντιστοιχία του βαθμού του Λιμενοφύλακα.

Με την προτεινόμενη, στην **παράγραφο 8** τροποποίηση της παραγράφου 1 του άρθρου 159 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, προβλέπεται η ανάθεση καθηκόντων γενικού ανακριτικού υπαλλήλου και στα στελέχη Λ.Σ.-Ελ.Ακτ., τα οποία φέρουν το βαθμό του Λιμενοφύλακα. Η ανωτέρω ρύθμιση απορρέει αφενός από την αποστολή του Λ.Σ.-Ελ.Ακτ., όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 5 του νόμου 4150/2013 (Α'102), ως προς την μέριμνα για την εξασφάλιση της δημόσιας τάξης και την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και αφετέρου από το γεγονός ότι η πλειοψηφία των οργανικών θέσεων του Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. καταλαμβάνεται από Λιμενοφύλακες, για τους οποίους μέχρι σήμερα προβλέπονται περιοριστικά μόνον καθήκοντα Μηχανοδηγού ΠΛΣ, Αρμενιστή ΠΛΣ και Ηλεκτρολόγου Ηλεκτρονικού. Επισημαίνεται ότι παρόμοια διάταξη υφίσταται και για το αντίστοιχο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, και συγκεκριμένα στο άρθρο 2 του νόμου 2226/1994 (Α'122), όπου προβλέπεται ότι οι απόφοιτοι της Σχολής Αστυφυλάκων είναι ανακριτικοί υπάλληλοι.

Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 9** ρύθμιση, προβλέπεται παράβολο δέκα (10) ευρώ για την κάλυψη μέρους των εξόδων που πραγματοποιούνται για το διαγωνισμό κατάταξης στο Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. καθώς και εξόδων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση εκπαιδευτικών αναγκών του προσωπικού Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. Τούτο καθίσταται αναγκαίο δεδομένης της απασχόλησης ανθρώπινων πόρων και της διάθεσης σημαντικής υλικοτεχνικής υποδομής για τη διενέργεια διαγωνισμών κατάταξης στο Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή.

Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 10** ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα συγκρότησης για το ίδιο έτος πλειόνων του ενός πρωτοβαθμίων και δευτεροβαθμίων Ανακριτικών Συμβουλίων, πλην εκείνων που αφορούν Ανώτατους Αξιωματικούς και Πλοιάρχους Λ.Σ.-Ελ.Ακτ., μετά από πρόταση της Διεύθυνσης Προσωπικού Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. Με την προτεινόμενη διάταξη επιτυγχάνεται η επίσπευση των πειθαρχικών διαδικασιών και διασφαλίζεται η σύντομη κίνηση και ολοκλήρωση της διαδικασίας απονομής της πειθαρχικής ευθύνης προς όφελος τόσο της υπηρεσίας όσο και του πειθαρχικά υπολόγου στελέχους Λ.Σ.-Ελ.Ακτ. Ειδικότερα με την ανωτέρω ρύθμιση επιταχύνεται η παραπομπή εκκρεμουσών υποθέσεων που επισύρουν καταστατικές ποινές, προς αποφυγή υπέρβασης του χρόνου παραγραφής, ή τυχόν επιβληθείσας αυτεπάγγελτης διαθεσιμότητας, ή αποστρατείας του εγκαλουμένου λόγω συμπλήρωσης συντάξιμης υπηρεσίας. Στην υπό προώθηση

διάταξη, προστίθεται επίσης εδάφιο όπου προβλέπεται η δυνατότητα συγκρότησης πλειόνων του ενός πρωτοβαθμίων και δευτεροβαθμίων Ανακριτικών Συμβουλίων, για το έτος 2013, από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου, κατά παρέκκλιση της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 του π.δ. 187/2004.

Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 11** διάταξη προβλέπεται ημερήσια αποζημίωση για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που υπηρετεί σε πλωτά μέσα του Σώματος. Ως εκ της φύσεως της πολυσχιδούς αποστολής του Λ.Σ.-Ελ.Ακτ., το παραπάνω προσωπικό είναι υποχρεωμένο να βρίσκεται σε εικοσιτετράωρη επαγρύπνηση για την αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων του, εκτελώντας τακτικές και έκτακτες περιπολίες με σκοπό την πάταξη του οργανωμένου εγκλήματος στο θαλάσσιο χώρο και την προστασία των συνόρων και της υφαλοκρηπίδας της Ελλάδας. Η εν λόγω διάταξη αναμένεται να προκαλεί ετήσια οικονομική επιβάρυνση ύψους ενός εκατομμυρίου (1.000.000) ευρώ περίπου, σε βάρος των πιστώσεων του τακτικού προϋπολογισμού του Λ.Σ.-Ελ.Ακτ..

Με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 12** διάταξη παρέχεται στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου εξουσιοδότηση, σε περίπτωση επιτακτικών υπηρεσιακών αναγκών, να καλύπτει υφιστάμενες οργανικές θέσεις προβαίνοντας στην κατάταξη επιλαχόντων διαγωνισμού κατάταξης του αμέσως προηγούμενου έτους.

Στο **Άρθρο 34** προτείνονται ρυθμίσεις σχετικές με την Πλοηγική Υπηρεσία. Συγκεκριμένα, Η Πλοηγική Υπηρεσία είναι δημόσια υπηρεσία, η οποία σύμφωνα με το άρθρο 12 του Ν. 1879/1990 διοικείται από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας (νυν Ναυτιλίας και Αιγαίου) δια των εντεταλμένων οργάνων της κεντρικής υπηρεσίας και σήμερα υπάγεται στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Την Πλοηγική Υπηρεσία απαρτίζουν η Δ/ση Πλοηγικής Υπηρεσίας και 13 Πλοηγικοί Σταθμοί, τους οποίους στελεχώνει ναυτικό προσωπικό των ειδικοτήτων Αρχιπλοηγών, Πλοηγών, Κυβερνητών, Μηχανοδηγών και Ναυτών. Διέπεται νομοθετικά από τις διατάξεις του Ν.3142/1955 (Α43) και επόμενα από Β.Δ., τα οποία ρυθμίζουν τα της εκτέλεσης του εν λόγω νόμου. Κατά το άρθρο 7 του Ν.3142/1955 «πάντες οι ανήκοντες εις το προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας θεωρούνται δημόσιοι υπάλληλοι μολοντί δεν μισθοδοτούνται ουδέ συνταξιοδοτούνται εις βάρος του Δημοσίου Προϋπολογισμού». Για το προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας, ως δημόσιοι Υπάλληλοι συνδεόμενοι με το Δημόσιο με σχέση Δημοσίου Δικαίου, ισχύουν οι διατάξεις του Κώδικα Δημοσίων Υπαλλήλων. Οι αποδοχές και οι πάσης φύσεως αποζημιώσεις του ναυτικού προσωπικού βαρύνουν το Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας (ειδικός λογαριασμός), η διαχείριση του οποίου από 01-06-2012, με το άρθρο 213 του Ν.4072/2012 (Α86) περιήλθε στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (νυν Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου). Η προτεινόμενη στην **παράγραφο 1** ρύθμιση προωθείται καθώς, λόγω έλλειψης ναυτικού προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας, απαιτείται πολύ συχνά εντός του έτους, το προσωπικό αυτό να μετακινείται για να καλύψει έκτακτες, επείγουσες και ανελαστικές ανάγκες άλλου Πλοηγικού Σταθμού. Επισημαίνεται ότι η συγκεκριμένη διάταξη δεν

συνεπάγεται επιβάρυνση στον Κρατικό Προϋπολογισμό ούτε επιπλέον οικονομική επιβάρυνση στο Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας, καθώς τα έξοδα μετακίνησης καταβάλλονται και σήμερα αφού ολοκληρωθεί η μετακίνηση.

Η προτεινόμενη στην **παράγραφο 2** ρύθμιση προωθείται διότι, η διάταξη της δεύτερης παραγράφου του εδαφίου 1 της παρ. 1 του άρθρου 213 του Ν.4072/2012 (Α'86) ορίζει συγκεκριμένα τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών και την Πλοηγική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ως αρμόδιες για τη διαχείριση των Κεφαλαίων Ναυτικής Εκπαίδευσης και Πλοηγικής Υπηρεσίας αντίστοιχα. Ενόψει όμως της υποχρεωτικής σύστασης της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών και της συγκέντρωσης σε αυτήν όλων των οικονομικών αρμοδιοτήτων, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Ν.2362/95, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προκύπτει δυσλειτουργία των υπηρεσιών και αδυναμία της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών στη διαχείριση των εν λόγω Κεφαλαίων. Για το λόγο αυτό προτείνεται να αντικατασταθούν οι προαναφερόμενες Διευθύνσεις με τις «αντίστοιχα αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου». Με την εν λόγω τροποποίηση θα υπάρξει κάλυψη και για οποιαδήποτε οργανωτική αλλαγή πραγματοποιηθεί, ιδιαίτερα ενόψει του νέου Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθώς επίσης θα δώσει την δυνατότητα να λυθεί το σοβαρό πρόβλημα του ασυμβίβαστου του άρθρου 55 του Ν. 2362/95 (Α'247) που υφίσταται στην Πλοηγική Υπηρεσία δηλαδή να συμπίπτουν στα ίδια πρόσωπα τα καθήκοντα των διαχειριστών χρηματικών αξιών και υλικών του Δημοσίου με τα καθήκοντα του διατάκτη και του εκκαθαριστή.

Το μισθολογικό σύστημα του προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας, αποτελεί ήδη από παλαιότερη νομοθεσία (ν. 3142/55, β.δ. 198/66) ένα ιδιαίτερο νομοθετικό καθεστώς στο ευρύτερο πλαίσιο οργάνωσης του μισθολογίου του δημόσιου τομέα και των υπηρεσιών του Δημοσίου. Το ειδικό μισθολογικό καθεστώς της Πλοηγικής Υπηρεσίας έχει αποτυπωθεί τόσο σε συγκεκριμένες νομοθετικές ρυθμίσεις (άρθρο 6 ν. 3872/10), όσο και σε σχετικές γνωμοδοτήσεις του ΝΣΚ (570/2008, 79/2013 κλπ).

Παρόλα αυτά και εν όψει των γενικότερων ανατροπών που έχουν επέλθει στα μισθολογικά ζητήματα που αφορούν συνολικά το προσωπικό του Δημοσίου και των φορέων του δημοσίου τομέα, στο πλαίσιο της δημοσιονομικής προσαρμογής (ν. 3833, 3845/10, ν. 4024/11, ν.4093/12 κλπ), κρίνεται αναγκαίο να υπάρξει σχετική μείωση και στις αποδοχές του προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας, οι οποίες βέβαια συνεχίζουν να εξαιρούνται από το ενιαίο μισθολόγιο του ν. 4024/11.

Η ως άνω μείωση σύμφωνα με την προτεινόμενη στην **παράγραφο 3** ρύθμιση, εκκινεί από 01.07.2013, ενώ θεωρούνται νομίμως καταβληθείσες οι αποδοχές που έχουν καταβληθεί μέχρι 30.06.2013. Παράλληλα ωστόσο θεσπίζεται υποχρέωση επιστροφής από το χρόνο αυτό και εφεξής των ποσών που έχουν καταβληθεί επιπλέον κατ' απόκλιση των νέων ορίων αποδοχών που θεσπίζονται με την περίπτωση 2. Η επιστροφή θα διενεργηθεί όχι εφάπαξ, αλλά τμηματικά, με αντίστοιχη παρακράτηση από τις μηνιαίες καταβαλλόμενες αποδοχές.

Το αυτό ισχύει και για τις ορισμένες αποδοχές που έχουν καταβληθεί ως επιδόματα εορτών και αδείας.

Τέλος, με την διάταξη της περίπτωσης . 5 και προς το σκοπό ενίσχυσης του Κρατικού Προϋπολογισμού προτείνεται παρακράτηση από τα έσοδα του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας

ποσοστού 8% και απόδοσής του ανά τρίμηνο, ενώ παράλληλα παρέχεται εξουσιοδότηση προς τους αρμόδιους Υπουργούς να ρυθμίσουν τα σχετικά προς τούτο διαδικαστικά ζητήματα.

Με την προτεινόμενη στο **Άρθρο 35** διάταξη ρυθμίζεται η κάλυψη των δαπανών των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (G.M.D.S.S.) (συμπεριλαμβανομένου του συστήματος NAVTEX). Με την προτεινόμενη διάταξη εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών GMDSS, οι οποίες αφενός αναγνωρίζονται ως «κοινωνικές δαπάνες» αφετέρου επιβάλλονται από εθνικούς λόγους, διότι: α) αφορούν σε υποχρεώσεις που απορρέουν από Διεθνείς Συμβάσεις [Κεφ. IV-V της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ) – SOLAS 74 όπως κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (ΦΕΚ 95Α'/80) και ισχύει, Διεθνής Σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση (SAR Convention) όπως κυρώθηκε με τον Ν. 1844/1989 (ΦΕΚ 100Α'/89) και ισχύει] που έχει κυρώσει η χώρα μας, β) αφορούν σε υποχρεώσεις έναντι της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας για παροχή ανθρωπιστικού-κοινωφελούς έργου και γ) συνδέονται με το διεθνές κύρος της χώρας, λόγω του ότι σε περίπτωση αδυναμίας παροχής των εν λόγω υπηρεσιών, η χώρα μας υποχρεούται να συνεργαστεί με γειτονικά κράτη για την επίτευξη του ίδιου σκοπού βάσει των οριζόμενων στις ως άνω Διεθνείς Συμβάσεις.

Με την προτεινόμενη στο **άρθρο 36** ρύθμιση ορίζεται η τριετία ως μέγιστο όριο παραμονής σε τέτοιες θέσεις ευθύνης ίδιας Υπηρεσίας προκειμένου αποφευχθούν φαινόμενα αδιαφάνειας και επιτευχθεί υπηρεσιακή ανέλιξη μέσα από τη δυνατότητα εναλλαγής του προσωπικού σε θέσεις ικανές να αναδείξουν τα προσόντα και τις γνώσεις του σε διαφορετικές θέσεις.

Με τη διάταξη του **άρθρου 37** προβλέπεται η καταβολή οδοιπορικών εξόδων στα στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., εφόσον μετακινούνται στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό με πρωτοβουλία της Υπηρεσίας και θεσπίζεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση κανονιστικής πράξης για τη ρύθμιση των σχετικών θεμάτων. Αντίστοιχες ειδικές διατάξεις προβλέπονται ήδη για τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων, καθώς και για το αστυνομικό προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας. Αντιθέτως για τα στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. προβλέπεται στο άρθρο 129 του νόμου 3079/2002 (Α'311), ότι εξομοιώνονται με τα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού ως προς τα οδοιπορικά έξοδα, χωρίς να ορίζεται διαφορετικά στις διατάξεις του ίδιου ή νεότερου νόμου. Ωστόσο, η διάρθρωση των υπηρεσιών καθώς και η αποστολή και οι αρμοδιότητες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. όπως περιγράφονται πλέον στα άρθρα 4 και 5 αντίστοιχα του νόμου 4150/2013 (Α'102), υπαγορεύουν την ανάγκη εξειδίκευσης των υπηρεσιακών μετακινήσεων του προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και κατ'επέκταση των οδοιπορικών εξόδων προς κάλυψη των δαπανών των μετακινήσεων αυτών. Ειδικότερα η αποστολή και οι αρμοδιότητες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. είναι κυρίως αστυνομικής φύσεως με συνέπεια να διαφέρουν από εκείνες του Πολεμικού Ναυτικού και να προκαλούν διαφορετικές ανάγκες υπηρεσιακών μετακινήσεων.

Με τη διάταξη του **άρθρου 38** αντικαθίσταται το άρθρο 136 του ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ Γ' του ΜΕΡΟΥΣ ΕΚΤΟΥ του ν. 3079/2002 (Α'311), το οποίο ρυθμίζει τη σύσταση, οργάνωση και στελέχωση των Κλιμακίων Ειδικών Αποστολών Λ.Σ. ΕΛ.ΑΚΤ., με σκοπό την αποτελεσματικότερη αξιοποίησή τους σε ευρύτερη περιοχή επιχειρησιακής δράσης, με κριτήριο τη σύγχρονη αποστολή Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 5 του ν. 4150/2013. Ειδικότερα προβλέπεται η επιχειρησιακή υπαγωγή των Κλιμακίων Ειδικών Αποστολών Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. στις Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., οι οποίες έχουν ευρύτερη τοπική αρμοδιότητα σε σύγκριση με τις Λιμενικές Αρχές όπου υπάγονται μέχρι σήμερα επιχειρησιακά τα Κλιμάκια Ειδικών Αποστολών Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. Επίσης, προβλέπεται η οργάνωση του ειδικού σχολείου για την αρχική εκπαίδευση του προσωπικού των Κλιμακίων Ειδικών Αποστολών Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. από την αρμόδια κάθε φορά Διεύθυνση του Υ.Ν.Α. ήτοι σε επιτελικό επίπεδο προκειμένου καταστεί αυτή αρτιότερη και πληρέστερη.

Στο **Μέρος Τέταρτο** του προτεινόμενου σχεδίου νόμου περιλαμβάνονται τα **Άρθρα 39** και **40** τα οποία αφορούν στις καταργούμενες διατάξεις και την έναρξη ισχύος.

Συγκεκριμένα στο **Άρθρο 39** προτείνεται η κατάργηση των διατάξεων α) των άρθρων 1 έως 14 του ν. 2743/1999 (Α' 211) τα οποία αντικαθίστανται από τις διατάξεις του πρώτου μέρους του σχεδίου νόμου, εκτός της παραγράφου 2 του άρθρου 8 και της παραγράφου 6 του άρθρου 9 η οποία αναριθμήθηκε σε 6 με την παράγραφο 16 του άρθρου 40 του Ν.3182/2003 (Α' 220), β) το άρθρο 40 του ν. 3182/2003 (Α' 220) με το οποίο τροποποιήθηκαν τα καταργούμενα άρθρα του ν.2743/1999 και η παρ. 2 του άρθρου 42 του ίδιου νόμου η οποία αντικαθίσταται από τις διατάξεις του άρθρου 13 του σχεδίου νόμου, γ) οι διατάξεις του άρθρου 64 του Ν. 3842/2010 (Α' 58) που αφορούν στην επιβολή ειδικού φόρου στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, δ) η περ. ιγ' της παρ.4 του άρθρου 17 του Ν. 3833/2010 (Α' 40) που αφορά στην επιβολή φόρου πολυτελείας στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ε) το εδάφιο στ της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και το άρθρο 8 του Ν.2575/1998 (Α' 23), στ) το άρθρο 1 του ΠΔ της 1^{ης} Μαρτίου 1927 «Περί ιδρύσεως «Οίκου Ναύτου» (Α' 32), το άρθρο 1 του Διατάγματος της 20^{ης} Μαΐου 1936 «Περί του σκοπού της ιδρύσεως και του τρόπου λειτουργίας του εν Πειραιεί Οίκου Ναύτου (Α' 219), τα άρθρα 1,2,4,5,6,7,8,9,16 και 17 του α.ν. 192/1936 (Α' 438), το άρθρο 93 του ΝΔ 187/1973 (Α' 173), το ΠΔ 56/1977 (Α' 22), το από 03-01-1937 διάταγμα «Περί συνθέσεως των Διοικητικών Συμβουλίων των Γραφείων Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας και του τρόπου λειτουργίας αυτών» (Α' 9), η υπ' αριθ. 2214.1/8/90/04-09-1990 απόφαση (Β' 639), η υπ' αριθ. 70055/2703/09-04-1982 απόφαση (Β' 205/1982) που αντικαθίστανται από τις διατάξεις του δεύτερου μέρους του σχεδίου νόμου καθώς και κάθε άλλη αντίθετη διάταξη.

Τέλος, στο **Άρθρο 40** ορίζεται έναρξη ισχύος του νόμου από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά σε επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 12/3/2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ &
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ

ΥΓΕΙΑΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΙΤΗ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

ΝΑΥΤΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ



ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ