

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

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 Φ.Π.Α. 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. 4150/2013 (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 ημερόπλοιων βασιζόταν στον συνδυασμό νομοθετημάτων (π.δ.122 /1995 Α' 75, ν. 2743/1999 Α' 211, ν. 3872/2010 Α' 148). 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 εκφράστηκε 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 συνδεδεμένων 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 επανακαθορι-

σμό 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 σύμβαση 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 εκτελεσθούν 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 Φ.Π.Α., τους φόρους

και τους δασμούς (εθνική και ενωσιακή νομοθεσία) β) τίθενται οι προϋποθέσεις που καθιστούν δυν.α.τ.ό 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 ναυτομεσιτικών 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 Φ.Π.Α. 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 ι-

σχύοντα. 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 απειριορίστης 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 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 Φ.Π.Α. 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 Φ.Π.Α. 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 κατ'αρχήν 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 ναυλοσύμφωνου και με κατάσταση επιβαινόντων, καθώς και η υποβολή του ναυλοσύμφωνου 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 ναυλοσύμφωνων 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 επαγγελματικών 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 ασφαρίζεται στο Ν.Α.Τ. ο ναυτικός με κατάσταση αντί ναυτολογίου και β) σε κάθε περίπτωση η ασφάλιση στο Ν.Α.Τ. 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 αδήλωσης 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 ασφαρίζεται στο Ν.Α.Τ..

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

οποιές 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 πολυπλοκές γραφειοκρατικές διαδικασίες για τους αλλοδαπούς ναυτικούς, χωρίς ουσιώδεις όφελος για το Ν.Α.Τ.. Τέλος, παρέχεται υπό αυστηρές προϋποθέσεις, η δυνατότητα μετακίνησης στο προσωπικό 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 προωθούνται 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 ενδιαιτήσης, 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

της θερινής περιόδου, αυξάνοντας το διοικητικό κόστος, χωρίς πραγματικό οικονομικό όφελος (τέλος απόπλου 0,88 ευρώ) 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 Ν.Α.Τ., 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 πλώδες 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 ακτοπλοία και διέπονται από διαφορετική νομοθεσία, τίθεται ως απαραίτητη προϋπόθεση η κυκλικότητα του πλου με την επιστροφή των επιβατών στο σημείο από το οποίο αρχικά επιβιβάστηκαν.

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 πα-

ράγραφο 3 ειδικότερες ρυθμίσεις που αποσκοπούν στην καλύτερη δυν.α.τ.ή 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 ιδιομορφών 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 επιβιβάστηκαν, 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 α-

ποτελεί 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 τη 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 ναυαθλητικά. Η προτεινόμενη διάταξη έχει στόχο την προαγωγή των ναυαθλητικών δραστηριοτήτων και την ενθάρρυνση της συμμετοχής σε αυτές. Για την αποφυγή ενδεχόμενης καταστρατήγησης του σκοπού της προτεινόμενης διάταξης, διευκρινίζεται ότι ο χαρακτηρισμός σκάφους ως «ναυαθλητικού» 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 πλόες τους περιορίζονται στην ελληνική επικράτεια, παρέχεται μεταβατική περίοδος για τη συμμόρφωσή τους ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων,

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 εύ-

ρυθμη 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 καθέλκυση 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 ελκυστική πλοία 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 Φ.Π.Α., 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 Φ.Π.Α., 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 Φ.Π.Α. 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 αποχωρήσαν, 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 Φ.Π.Α. 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 δηλαδή 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 δυν.α.τ.ό 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 αυτοδικαίως 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 παράλει-

ψη 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 αυτοδικαίως 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' εξοχήν όταν, λόγω μη έγκαιρης προσέλευσης του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή για την θεώρηση της άδειας ή την καταχώριση στο Μητρώο, η ημερομηνία παύσης ή αυτοδικαίως παύσης αν.α.τ.ρέχει 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 αυτοδικαίως παύσης ισχύος της επαγγελματικής άδειας για τις ανάγκες εφαρμογής των παραγράφων 1.δ, 3 και 4 αντίστοιχα και β) σε κάθε περίπτωση παύσης ή αυτοδικαίως 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 Ν.Α.Τ. 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 Ν.Α.Τ., 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 προβλεπόμενο, 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 Ν.Π.Δ.Δ. 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 περιθαλψής 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, αναβιβάζεται 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 επιστήμο-

νες. 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 ακτοπλοϊκή συγκοινωνία επιβάλλεται από τη γεωγραφία της Ελλάδας για λόγους εθνικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς. Το ακτοπλοϊκό 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 ακτοπλοϊκής σύνδεσης όταν απειλείται το δημόσιο συμφέρον και το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα της δημόσιας υγείας και προκαλείται σοβαρή ζημία 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 ακτοπλοϊκής 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 ν. 4150/2013 (Α' 102), με τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 6 του ίδιου 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 Αι-

γαιού. 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 νομοποίηση κτιρίων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού προκειμένου να μπορούν να εκτελεστούν 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 νομοποίηση 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 νομοποίησης 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 νομοποίησή 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 νομοποίηση 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 υδατοκαλλιέργειών ή/και πλωτών βοηθητικών ναυπηγημάτων υδατοκαλλιέργειών 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 οικονομικών.

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 θαλάσσιου 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 ιδιαίτερως 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 Ν.Α.Τ., 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 πλοιαρχού 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 (Ν.Α.Τ.), υπέρ του Κ.Ν.Ε. συμβεβαιώνονται και συνεισπράττονται αντιστοίχως με τα ναυτολόγια ή με σχετικές καταστάσεις που υποβάλλονται στο Ν.Α.Τ., ενώ για την είσπραξη αυτών εφαρμόζονται ανάλογα οι ισχύουσες υπέρ Ν.Α.Τ. 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 ν. 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 συνεχιζόμενη 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 υπηρεσίες 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, βάρινε 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 14-5-2013. 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 και Αιγαίου και Οικονομικών για τον καθορισμό των αποδοχών τους. Με την προωθούμενη διάταξη συμπεριλαμβάνονται και οι εκπαιδευτικοί ΑΕΝ που προϊστάνται οργανικών μονάδων σύμφωνα με τον οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και 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 ισότητας 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 ν. 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 αποστράτευση 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 δυν.α.τ.ή 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 αξιμάτων 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 καταταγέντος 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 καταταγέντος 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 υπόψη 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 καταταγέντες 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 υπόψη ότι ο ν. 3079/2002 έχει ήδη υποστεί πολλαπλές τροποποιήσεις με αποτέλεσμα η αλληλουχία των παραγράφων να έχει καταστεί ασύνδεκτη 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 Ελληνι-

κής 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 εξομείωση 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 ν. 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 ν. 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 ν. 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 ε-

πίστευση 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 εγκαλούμενου 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/νση 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 (Α' 43) 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 δημοσίοι υπάλληλοι μολονότι 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 1.6.2012, με το άρθρο 213

του ν. 4072/2012 (Α' 86) 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 αυτόν 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. 2362/1995 (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 αν.α.τ.ρ.πών 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. 3833/20, 3845/2010, ν. 4024/2011, ν. 4093/2012 κ.λπ.), 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. 4024/2011.

Η ως άνω μείωση σύμφωνα με την προτεινόμενη στην παράγραφο 3 ρύθμιση, εκκινεί από 1.7.2013, ενώ θεωρούνται νομίμως καταβληθείσες οι αποδοχές που έχουν καταβληθεί μέχρι 30.6.2013. Παράλληλα ωστόσο θεσπίζεται υποχρέωση επιστροφής από το χρόνο αυτό και ε-

φεξής 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 οισοδήποτε 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 (95Α' /80) και ισχύει, Διεθνής Σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση (SAR Convention) όπως κυρώθηκε με τον ν. 1844/1989 (100Α' /89) και ισχύει] που έχει κυρώσει η χώρα μας, β) αφορούν σε υποχρεώσεις έναντι της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας για παροχή ανθρωπιστικού-κοινωνικού 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 ν. 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 ν. 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 1ης Μαρτίου 1927 «Περί ιδρύσεως «Οίκου Ναύτου» (Α΄ 32), το άρθρο 1 του Διατάγματος της 20ης 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 ν.δ. 187/1973 (Α΄ 173), το ΠΔ 56/1977 (Α΄ 22), το από 3.1.1937 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. 70055/2703/9.4.1982 απόφα-

ση (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 Μαρτίου 2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
Ι. Στουρνάρας	Δ. Αβραμόπουλος
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Ι. Μιχελάκης	Κ. Χατζηδάκης
ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
Κ. Αρβανιτόπουλος	Π. Παναγιωτόπουλος
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ	ΥΓΕΙΑΣ
Κ. Μητσοτάκης	Σπ. - Α. Γεωργιάδης
ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
Ι. Βρούτσης	Α. Τσαυτάρης
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
Ι. Μανιάτης	Χ. Αθανασίου
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Ν. – Γ. Δένδιας	Όλγα Κεφαλογιάννη
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ	
Μ. Βαρβιτσιώτης	

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

α. Πλοίο αναψυχής: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.

β. Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, μπορεί να φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση και, αν είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον τα κριτήρια τα οποία ορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 2.

γ. Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται.

δ. Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαιτήσης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.

ε. Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό.

στ. Μικρό σκάφος: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους έως και επτά (7) μέτρων, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο.

ζ. Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο: είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εκτελεί ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, όπως ορίζεται στο άρθρο 12.

η. Παραδοσιακό πλοίο: είναι το πλοίο υπό ελληνική σημαία, επαγγελματικό ή ιδιωτικό, το οποίο είναι πρωτότυπο ή ομοίωμα ιστορικού ή παλαιού πλοίου, που έχει κατασκευασθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του από υλικά όμοια με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρωτότυπου και συγκεντρώνει τα κριτήρια χαρακτηρισμού του ως παραδοσιακού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην απόφαση της παραγράφου 2.

θ. Πλοίαρχος: είναι το πρόσωπο στο οποίο έχει αν.α.τ.εθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής.

ι. Κυβερνήτης: ο κυβερνήτης είναι το πρόσωπο το οποίο έχει όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία για τον πλοίαρχο.

αα. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

ββ. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία εφοδιάζονται με ναυτολόγιο ή κατάσταση: είναι το πρόσωπο στο οποίο συντρέχουν οι ίδιες προϋποθέσεις με αυτές του πλοίαρχου, αλλά κατέχει διαφορετικό αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας.

ια. Επιβάτης: κάθε πρόσωπο, το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής επαγγελματικό ή ιδιωτικό ή επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, εκτός του πλοίαρχου, του κυβερνήτη, του πληρώματος και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.

ιβ. Επιβαίνοντες: ο πλοίαρχος, ο κυβερνήτης, το πλήρωμα, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους, καθώς και τυχόν βοηθητικό προσωπικό, που επιβαίνουν σε ιδιωτικό ή επαγγελματικό πλοίο αναψυχής ή σε επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο.

ιγ. Χώροι ενδιαιτήσης: είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται τα ειδικότερα κριτήρια τα οποία πρέπει να πληροί το ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής όταν είναι επαγγελματικό, όπως είναι αυτά που αφορούν στην κατασκευή και ευστάθεια του πλοίου, στην ιστιοφορία και στον κινητήρα ως βοηθητικό μέσο πρόωσης.

Με όμοια απόφαση καθορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, καθώς και τα ειδικότερα τεχνικά και λεπτομερειακά κριτήρια, για το χαρακτηρισμό επαγγελματικού ή ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, ως παραδοσιακού, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΜΗΤΡΩΟ

Άρθρο 2

Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών

1. Εγκαθίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» με σκοπό την καταχώριση του συνόλου των στοιχείων που απαιτούνται από τις αρμόδιες φορολογικές, τελωνειακές, ελεγκτικές υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών. Το Μητρώο αυτό διασυνδέεται ηλεκτρονικά με τα αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα για φορολογικούς, τελωνειακούς, και ελεγκτικούς σκοπούς της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου υποχρεούνται στη διαβίβαση των πληροφοριών που τηρούνται σε οποιαδήποτε μορφή σε αυτές, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, με σκοπό την καταχώρισή τους στο Μητρώο αυτό για:

αα) τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία,

ββ) τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής σημαίας άλλου κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή σημαίας κράτους εκτός της Ε.Ε., τα οποία εκναυλώνονται μεταξύ ελληνικών λιμένων σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης α΄ της παρ. 3 του άρθρου 3.

γγ) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια,

δδ) τα λοιπά πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη τα οποία είναι υπόχρεα για την πληρωμή του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 421/2013 (Α΄ 256).

Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων μπορεί να καθορίζονται διαδικασίες διασύνδεσης των πληροφοριακών εφαρμογών της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Αιγαίου και Οικονομικών καθορίζονται οι διαδικασίες διαβίβασης των πληροφοριών από τις αρμόδιες υπηρεσίες των ανωτέρω Υπουργείων στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και εφαρμογή του Μητρώου.

2. Στο Μητρώο της παραγράφου 1 καταχωρίζονται τουλάχιστον τα διεθνή διακριτικά, το όνομα, το είδος (ιδιωτικό, επαγγελματικό), το έγγραφο εθνικότητας ή η άδεια εκτέλεσης πλόων (αριθμός νηολογίου ή άδειας εκτέλεσης πλόων, λιμένας και κράτος της σημαίας και επώνυμο/επωνυμία φυσικού ή νομικού προσώπου ή νομικής οντότητας που αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας ή την άδεια εκτέλεσης πλόων), το είδος του εγγράφου εθνικότητας, η κατηγορία, τα στοιχεία ναυπήγησης, το ολικό μήκος, το πλάτος, η ιπποδύναμη, η κατάσταση του, η πλοιοκτησία και τα ποσοστά της, τα στοιχεία του εκπροσώπου (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κ.ο.κ.), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κοκ), τα στοιχεία της διαχειρίστριας εταιρείας, του πλοίου ή του μικρού σκάφους, οι κόροι ολικής χωρητικότητας (gross registered tonnage - grt) ή η ολική χωρητικότητα (gross tonnage - gt) και κάθε άλλο απαραίτητο στοιχείο.

3. Η πρόσβαση των Αρχών και υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σε επιμέρους στοιχεία του Μητρώου της παραγράφου 1 που εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας πραγματοποιείται ηλεκτρονικά μέσω των ψηφιακών υποδομών της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων (Γ.Γ.Π.Σ.) του Υπουργείου Οικονομικών, η οποία λειτουργεί ως κόμβος διασύνδεσης και επικοινωνίας μεταξύ των υπηρεσιών και Αρχών του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από εισήγηση της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων εκδίδεται Κανονισμός Διαχείρισης της Λειτουργίας και Αυτοματοποιημένης Πρόσβασης στον οποίο ειδικότερα ορίζεται η διαδικασία διασύνδεσης και επικοινωνίας μεταξύ των Αρχών και υπηρεσιών των δύο Υπουργείων στο πλαίσιο των των υφιστάμενων αρμοδιοτήτων τους, ο τρόπος καταγραφής των πληροφοριών και στοιχείων που επιτρέπει την προσήκουσα αποτύπωση και διαβίβασή τους, οι μορφότυποι παροχής των πληροφοριών και στοιχείων και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με όμοια απόφαση μπορεί να καθορίζονται οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες στις οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή νομικές οντότητες, το είδος και η έκταση του δικαιώματος, καθώς και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή του παρόντος εδαφίου.

4. Στο Μητρώο της παραγράφου 1 εγγράφονται υποχρεωτικά με ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη ή του χρήστη τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη. Εάν δεν υφίσταται εγγραφή στο Μητρώο μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, όπως ορίζεται στο άρθρο 15, δεν χορηγείται καμία φορολογική ή άλλη απαλλαγή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της φορολογικής και τελωνειακής

νομοθεσίας.

5. α. Οποιαδήποτε μεταβολή των στοιχείων του Μητρώου, αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, καταχωρίζεται σε αυτό από τις αρμόδιες για τη μεταβολή υπηρεσίες του.

β. Μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη ή του χρήστη μπορεί να χορηγείται βεβαίωση από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για την ενημέρωση σχετικά με τις μεταβολές των στοιχείων αρμοδιότητάς του.

γ. Μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη ή του χρήστη μπορεί να χορηγείται βεβαίωση από τη Φορολογική και Τελωνειακή Διοίκηση με βάση τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η διαδικασία καταχώρισης και μεταβολής των στοιχείων της παραγράφου 2 που συγκροτούν το Μητρώο, οι διαδικασίες και οι λόγοι μεταβολής ή διαγραφής από το Μητρώο, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 3

Όροι και προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. Για την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, απαιτείται: α) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και β) καταχώριση των στοιχείων του πλοίου στο Μητρώο του άρθρου 2.

2. α. Για την εκμετάλλευση του πλοίου αναψυχής συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης. Μερική ναύλωση απαγορεύεται.

β. Η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από οκτώ (8) ώρες. Ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της σύμβασης ναύλωσης θεωρούνται, αντίστοιχα, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.

γ. Επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι και δύο (2) συμβάσεων ολικής ναύλωσης μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο. Οι συμβάσεις ναύλωσης οι οποίες εκτελούνται, από το ίδιο πλοίο, μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο θεωρούνται ως μία (1) ημέρα ναύλωσης.

3. α. Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια, επιτρέπεται στα ακόλουθα πλοία αναψυχής: α) υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., καθώς και β) υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., ολικού μήκους άνω των τριάντα πέντε (35) μέτρων, εφόσον είναι κατασκευασμένα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους από μέταλλο ή πλαστικό και έχουν μεταφορική ικανότητα άνω των δώδεκα (12) επιβατών.

β. Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης ή / και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην αλλοδαπή, δεν υπόκειται στους περιορισμούς της περίπτωσης α΄.

γ. Για τα σκάφη της περίπτωσης α΄, τα οποία φέρουν σημαία άλλη πλην της ελληνικής, απαιτείται να φέρουν

εν ισχύ πιστοποιητικά, ανάλογα με την κατηγορία τους.

4. Χρήση πλοίου αναψυχής για τη μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων με ναύλο απαγορεύεται.

5. α. Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες για τα υπό την πλοιοκτησία τους και οι εφοπλιστές για τα υπό τον εφοπλισμό τους πλοία αναψυχής.

β. Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν επίσης, οι ναυλομεσίτες, οι ναυτικοί πράκτορες και τα τουριστικά γραφεία. Η άσκηση του δικαιώματος εκναύλωσης από τα πρόσωπα αυτά προϋποθέτει την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, με τους οποίους καθίστανται συνυπεύθυνοι εις ολόκληρον για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των όρων του ναυλοσυνμφώνου.

γ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Τουρισμού, και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 4

Ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης

1. α. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής πρέπει να συμπληρώνουν ανά τριετία, από την ημερομηνία καταχώρισής τους στο Μητρώο, ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης, ο οποίος ορίζεται σε:

αα) εκατόν πέντε (105) ημέρες όταν εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα,

ββ) εβδομήντα πέντε (75) ημέρες όταν εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα,

γγ) είκοσι πέντε (25) ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά, ανεξάρτητα αν εκναυλώνονται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα.

β. Ο ανωτέρω ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης μειώνεται για τα πλοία που έχουν συμπληρώσει ηλικία πέντε (5) ετών κατά πέντε τοις εκατό (5%), δέκα (10) ετών κατά δέκα τοις εκατό (10%), δεκαπέντε (15) ετών κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%) και για όσα έχουν συμπληρώσει τα είκοσι (20) έτη κατά είκοσι τοις εκατό (20%). Στην περίπτωση που προκύπτει δεκαδικός αριθμός γίνεται στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα, ενώ το ήμισυ (0,5) στην αμέσως μεγαλύτερη ακέραιη μονάδα.

2. α. Για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης συνυπολογίζονται οι ημέρες που πραγματοποιούνται εντός και εκτός της Ελληνικής Επικράτειας, όπως αυτές προκύπτουν από τα αντίστοιχα ναυλοσύμφωνα που έχουν υποβληθεί από τον εκναυλωτή, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

β. Οι ελλείπουσες, για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού, ημέρες ναύλωσης, είναι δυνατό να συμπληρώνονται από τυχόν πλεονάζουσες ημέρες της αμέσως προηγούμενης τριετίας.

γ. Οι ημέρες κατά τις οποίες το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης και ιδιοχρησιμοποιείται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 9, δεν προσμετρώνται για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

3. Αν μεταβληθεί η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός, ο νέος πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προηγούμενου πλοιο-

κτήτη ή εφοπλιστή, που απορρέουν από τις διατάξεις του παρόντος νόμου και αφορούν στη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, καθώς και στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προηγούμενου, έναντι της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, εφόσον αφορούν το πλοίο.

4. α. Ο έλεγχος των ημερών ναύλωσης διενεργείται, βάσει των ναυλοσυνμφώνων, ανά τριετία, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία καταχωρίζει το αποτέλεσμα του υπολογισμού στο Μητρώο του άρθρου 2.

β. Εάν δεν έχει συμπληρωθεί ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής μπορεί, πριν από τη λήξη της τριετίας, να υποβάλει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου αίτηση για χορήγηση κατ' εξαίρεση παράτασης ενός (1) έτους προκειμένου να συμπληρωθούν οι ελλείπουσες ημέρες ναύλωσης, εφόσον η αδυναμία οφείλεται σε ανωτέρα βία, εξαιρουμένης της κατάσχεσης, ή σε μεγάλης έκτασης μετασκευές ή επισκευές, που έχουν έγκαιρα και εγγράφως γνωστοποιηθεί από τον ενδιαφερόμενο στην οικεία Λιμενική Αρχή και οι οποίες αποδεικνύονται από σχετική βεβαίωση της αρμόδιας Διεύθυνσης του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή εξουσιοδοτημένου οργανισμού (νηογνώμονα).

γ. Στην περίπτωση που έχει πραγματοποιηθεί το ογδόντα τοις εκατό (80%) του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης δύναται, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, η οποία υποβάλλεται πριν από τη λήξη της τριετίας προς την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, να χορηγηθεί παράταση για τη συμπλήρωση των ελλειπουσών ημερών μέσα στην αμέσως επόμενη τριετία. Εφαρμογή της παρούσας διάταξης δεν μπορεί να γίνει δεύτερη φορά για το ίδιο πλοίο, αν δεν έχει μεσολαβήσει τουλάχιστον μία τριετία, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 5 και 6, στην οποία έχει συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός ημερών ναύλωσης.

δ. Η χορηγηθείσα, κατά τα οριζόμενα στις περιπτώσεις β' και γ' παράταση, καταχωρίζεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στο Μητρώο του άρθρου 2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορεί να καθορίζεται κάθε αναγκαία διαδικασία και λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

5. Επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. για τα οποία έχει καταβληθεί ο αναλογών Φ.Π.Α. κατά την εισαγωγή ή την απόκτηση, χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί, δεν έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

Άρθρο 5

Παροπλισμός επαγγελματικού πλοίου αναψυχής

1. α. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής επαγγελματικού πλοίου αναψυχής δύναται να το παροπλίζει, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, για χρονικό διάστημα, το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο του ενός (1) έτους ούτε μεγαλύτερο των τριών (3) ετών.

β. Για τον παροπλισμό υποβάλλεται έγγραφη δήλωση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, η οποία συνοδεύεται

από κατάθεση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

γ. Ως ημερομηνία έναρξης του παροπλισμού νοείται η ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων και καταχωρίζεται στο Μητρώο του άρθρου 2 από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. Ο υπολογισμός του χρόνου για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης αναστέλλεται από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων έως την άρση του παροπλισμού. Ο χρόνος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης αρχίζει να υπολογίζεται από την ημερομηνία άρσης του παροπλισμού και είναι ίσος με το χρονικό διάστημα που υπολειπόταν κατά το χρόνο παροπλισμού του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

3. α. Ο παροπλισμός αίρεται, εκούσια, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, η οποία υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, πριν από την πάροδο της προθεσμίας των τριών (3) ετών από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων, ως εξής:

αα) Για το σκοπό της επανέναρξης της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου, μετά από την παρέλευση ενός (1) τουλάχιστον έτους από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων.

ββ) Λόγω μεταβολής της πλοιοκτησίας ή του εφοπλισμού ή παύσης της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου, χωρίς να απαιτείται να έχει παρέλθει ένα (1) έτος από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων.

γγ) Πριν από την παρέλευση ενός (1) έτους από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων, εφόσον δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της περίπτωσης ββ' ανωτέρω, θεωρείται ότι το πλοίο ουδέποτε είχε παροπλισθεί και δεν εφαρμόζεται η διάταξη της παραγράφου 2.

β. Ο παροπλισμός αίρεται αυτοδίκαια μετά από την παρέλευση τριών (3) ετών από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων και επιβάλλονται οι οφειλόμενες δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις που αφορούν στο ίδιο το πλοίο και τον εφοδιασμό του με καύσιμα, λιπαντικά και λοιπά αγαθά. Για τη διαπίστωση της αυτοδίκαιης άρσης του παροπλισμού εκδίδεται πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης.

γ. Η ημερομηνία εκούσιας άρσης ή αυτοδίκαιης άρσης του παροπλισμού καταχωρίζεται στο Μητρώο του άρθρου 2 από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Άρθρο 6

Κατάσχεση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής

1. Αν κατασχεθεί το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής και για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η, εκ του γεγονότος αυτού, απαγόρευση απόπλου, αναστέλλεται ο χρόνος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

2. Μετά από την άρση της κατάσχεσης, ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης πρέπει να συμπληρωθεί εντός χρονικού διαστήματος ίσου με το υπολειπόμενο κατά το

χρόνο επιβολής της κατάσχεσης.

3. Με μέριμνα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου από αυτούς προσώπου γνωστοποιούνται εγγράφως, εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών, οι ημερομηνίες επιβολής και άρσης της κατάσχεσης στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η ημερομηνία επιβολής και η ημερομηνία της άρσης της κατάσχεσης καταχωρίζονται στο Μητρώο του άρθρου 2 από την υπηρεσία στην οποία γνωστοποιήθηκαν, στην οποία κατατίθενται και επικυρωμένα αντίγραφα των σχετικών με την κατάσχεση επίσημων εγγράφων. Για την έναρξη της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου συνυποβάλλονται επικυρωμένα αντίγραφα του εγγράφου εθνικότητας και του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας.

Άρθρο 7

Ναυλοσύμφωνο

1. Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και με καταστάσεις επιβαινόντων. Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 6 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170).

2. α. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, καθορίζεται υπόδειγμα του ναυλοσυμφώνου στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, οι βασικοί όροι αυτού, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια. Οι συμβαλλόμενοι δύνανται ελευθέρως να προσθέτουν οποιοδήποτε άλλο όρο ή συμφωνία, που δεν αντιβαίνει στην ισχύουσα νομοθεσία.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις για την υποβολή του ναυλοσυμφώνου στις αρμόδιες Αρχές με ηλεκτρονικό τρόπο, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 8

Στελέχωση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. α. Πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα.

β. Τα πλοία αναψυχής της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να ναυτολογούν πλήρωμα το οποίο υποχρεωτικά ασφαρίζεται στο Ν.Α.Τ., χωρίς να υποχρεούνται, έναντι του Ν.Α.Τ. ή των Λιμενικών Αρχών, να τηρούν οποιαδήποτε οργανική σύνθεση.

2. α. Στα πλοία αναψυχής ολικού μήκους μέχρι και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων, εφόσον προσληφθεί κυβερνήτης, αυτός υπάγεται για την εργασία του στην υποχρεωτική ασφάλιση του Ο.Α.Ε.Ε., σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 16 του ν. 3232/2004 (Α' 48), και υποχρεούται στην έκδοση του αντίστοιχου νομίμου παραστατικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες φορολογικές διατάξεις, εκτός εάν είναι απογεγραμμένος ναυτικός οπότε υπάγεται υποχρεωτικά στο Ν.Α.Τ..

β. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελη-

τηρίου της Ελλάδος, καθορίζονται τα προσόντα του κυβερνήτη, ο τρόπος πιστοποίησής τους, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. α. Η οργανική σύνθεση πληρώματος των πλοίων αναψυχής για τα οποία υφίσταται, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, αφού ληφθούν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά τους.

β. Για τα πλοία αναψυχής, τα οποία δεν φέρουν την ελληνική σημαία και υπάγονται στις διατάξεις της περίπτωσης α' της παρ. 3 του άρθρου 3, εφόσον έχουν ολική χωρητικότητα κάτω των 650 gt, τα θέματα σχετικά με τη στελέχωση ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας μόνο ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα.

γ. Εταιρείες που έχουν στην ιδιοκτησία ή διαχείρισή τους πλοίο αναψυχής του παρόντος νόμου, δύνανται να μεταθέτουν άτομα της οργανικής σύνθεσης ή βοηθητικού προσωπικού σε άλλο πλοίο αναψυχής υπό τις εξής προϋποθέσεις:

αα. να υπάρχει κοινή διαχειρίστρια εταιρεία του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code),

ββ. να υπάρχει σχετική γραπτή σύμβαση διαχείρισης μεταξύ των πλοιοκτητριών εταιρειών των δύο πλοίων.

Άρθρο 9 **Ειδικές ρυθμίσεις**

1. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, καθώς και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, τα οποία έχουν υποστεί βλάβη, επιτρέπεται να αποπλεύσουν με άδεια του προϊσταμένου της οικείας Λιμενικής Αρχής στην οποία αναγράφεται και το είδος της βλάβης, προκειμένου να μεταβούν σε άλλο λιμένα για επισκευή, ύστερα από έκτακτη επιθεώρηση που διενεργείται από τον εξουσιοδοτημένο οργανισμό (νηογνώμονα) που τα παρακολουθεί ή από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. Κατά το διάστημα που το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης, επιτρέπεται η ιδιοχρησιμοποίησή του από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, με αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή, εφόσον αυτό δηλωθεί και καταχωριστεί στο Μητρώο του άρθρου 2 του παρόντος. Σε περιπτώσεις ιδιοχρησιμοποίησης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, δεν χορηγείται απαλλαγή από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, τον Φ.Π.Α., τους δασμούς ή επιβαρύνσεις των καυσίμων, των λιπαντικών και λοιπών αγαθών με τα οποία εφοδιάζονται τα πλοία αυτά.

3. α. Για τα πλοία αναψυχής, τα οποία εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα, δεν απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου ή η δήλωση κατάπλου σε οποιοδήποτε λιμάνι της ημεδαπής.

β. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα, απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από την έναρξη της ναύλωσης, εφόσον αυτή αρχίζει από ελληνικό λιμάνι. Δεν απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου από τα υπόλοιπα λιμάνια ούτε η δήλωση κατάπλου. Η λήψη άδειας απόπλου πραγματοποιείται από τον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον πράκτορα του πλοίου ή από νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο.

γ. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α' και β' δεν ισχύ-

ουν στις περιπτώσεις συμβάντων ή μεταβολών, όπως ενδεικτικά ναυτικά ατυχήματα, τραυματισμοί, ασθένειες ή παράνομες απουσίες μελών πληρωμάτων, ελλείψεις συνθέσεις, λήξη ισχύος ναυτολογίων ή πιστοποιητικών ασφάλειας ή ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Οι πλοίαρχοι ή οι κυβερνήτες όλων των πλοίων αναψυχής υποχρεούνται να αναφέρουν στη Λιμενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου κάθε τέτοιο συμβάν και να θεωρήσουν τα ναυτικά έγγραφα του πλοίου.

δ. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου δεν απαλλάσσουν: α) τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη από την υποχρέωση τήρησης των ναυτικών εγγράφων και επίδειξής τους στο πλαίσιο των ελέγχων της Λιμενικής Αρχής, καθώς επίσης και συμμόρφωσής τους με τις ισχύουσες διατάξεις ελέγχου προσώπων κατά τη διέλευση των συνόρων της χώρας και β) το πλοίο από την καταβολή λιμενικών και λοιπών τελών και δικαιωμάτων.

4. Μέχρι την ολοκλήρωση της εφαρμογής για την ηλεκτρονική υποβολή του ναυλοσυμφώνου, για ναυλώσεις που αρχίζουν από ελληνικό λιμάνι, ανεξάρτητα αν το πλοίο αναψυχής εκναυλώνεται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, απαιτείται θεώρηση του ναυλοσυμφώνου από τη Λιμενική Αρχή. Η θεώρηση του ναυλοσυμφώνου διενεργείται μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από την έναρξη της ναύλωσης, από τον πλοιοκτήτη 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, το ναυλοσύμφωνο θεωρείται στο πρώτο ελληνικό λιμάνι στο οποίο καταπλέει το πλοίο.

5. Επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. με μεταφορική ικανότητα μέχρι και ενενήντα εννέα (99) επιβατών, μπορούν να δραστηριοποιούνται με σύμβαση ολικής ναύλωσης και να υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή προς την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου η οποία καταχωρίζει το πλοίο στο Μητρώο του άρθρου 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ **ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

Άρθρο 10 **Γενικές διατάξεις**

1.α. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία ή σημαία των άλλων κρατών – μελών της Ε.Ε. εφοδιάζονται με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.), το οποίο χορηγείται από οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή, ανεξαρτήτως του τόπου ελλιμενισμού ή από τη Λιμενική Αρχή του λιμένα στον οποίο καταπλέουν για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Η διάρκεια ισχύος του ΔΕ.Κ.Π.Α. είναι αορίστου χρόνου. Το ΔΕ.Κ.Π.Α. υπόκειται σε ετήσια θεώρηση από τη Λιμενική Αρχή.

β. Για την έκδοση και τη θεώρηση του ΔΕ.Κ.Π.Α. προσκομίζεται αποδεικτικό πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων του άρθρου 13 του ν. 4211/2013 (Α' 256).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τύπος του ΔΕ.Κ.Π.Α., τα κριτήρια και οι προϋποθέσεις θεώρησης και ανανέωσής του, τα προσκομιζόμενα δικαιολογητικά, τα στοιχεία που αναγράφονται σε αυτό, η διαδικασία αντικατάστασής του σε περίπτωση απώλειας, το καταβα-

λόμενο τέλος, το οποίο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων γ' και δ' της παρ. 3 του άρθρου 9, οι κυβερνήτες ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε., απαλλάσσονται από την υποχρέωση να λαμβάνουν άδεια απόπλου από τη Λιμενική Αρχή ή να δηλώνουν αντίστοιχα κατάπλου.

3. Κάθε ιδιωτικό πλοίο αναψυχής με σημαία ή νηολόγιο τρίτης χώρας ή ειδικού φορολογικού εδάφους, του Παραρτήματος II του ν. 2859/2000 (Α' 248) με τον οποίο ενσωματώθηκε η Οδηγία 2006/112/ΕΚ του Συμβουλίου, το οποίο καταπλέει σε ελληνικά λιμάνια, προκειμένου να διακινείται στα ελληνικά ύδατα, εφοδιάζεται από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή, κατά την είσοδό του στη χώρα, με τριπλότυπο Δελτίο Κίνησης (Transit Log), σύμφωνα με τις ισχύουσες φορολογικές και τελωνειακές διατάξεις. Για την έκδοση του Δελτίου Κίνησης (Transit Log) είναι απαραίτητη η προσκόμιση αποδεικτικού πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων.

4. α. Επιτρέπεται να συναφθεί σύμβαση ολικής ναύλωσης για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα, τα οποία είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε ισχύ, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις των άρθρων 3 και 7 και των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 9, χωρίς υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης. Στην περίπτωση εκναύλωσης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής το οποίο είναι ιστιοφόρο, έχουν επίσης εφαρμογή τα κριτήρια που θεσπίζονται με την απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 1.

β. Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, τα οποία εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, δεν παρέχονται απαλλαγές από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, το Φ.Π.Α., τους δασμούς ή επιβαρύνσεις καυσίμων και λιπαντικών που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

Άρθρο 11

Πλήρωμα ιδιωτικών πλοίων αναψυχής

1. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής δεν υπόκεινται σε υποχρέωση για οργανική σύνθεση πληρώματος. Η πρόσληψη ναυτικού ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ., δεν γεννά υποχρέωση συμπλήρωσης οργανικής σύνθεσης ή ασφάλισης στο Ν.Α.Τ. άλλου ναυτικού πλην του προσληφθέντος.

2. Στην περίπτωση εκναύλωσης του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 8.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ

Άρθρο 12

Όροι και προϋποθέσεις δραστηριοποίησης των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων

1. Για την εκμετάλλευση του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου, απαιτείται: α) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και β) καταχώριση στο Μητρώο του άρθρου 2 από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Τα δικαιολογητικά για την εγγραφή στο Μητρώο υποβάλλονται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον ιδιοκτή-

τη του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο, στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή, η οποία τα διαβιβάζει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. α. Το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι διενεργείται μέσα σε χρονικό διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) ωρών από επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, σημαίας ελληνικής ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., μεταξύ λιμένων, ακτών και όρμων της Ελληνικής Επικράτειας, με δυνατότητα προέκτασής του στην αλλοδαπή, υπό την προϋπόθεση της επιστροφής του πλοίου και των επιβατών στο σημείο από το οποίο ξεκίνησαν. Η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών μπορεί να πραγματοποιείται και από πλοίο που βρίσκεται αγκυροβολημένο σε λιμένα ή όρμο.

β. Σκοπός του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού είναι η αναψυχή των επιβατών με τη διενέργεια θαλάσσιων εκδρομής ή θαλασσίου λουτρού ή με την περιήγηση μέσω προκαθορισμένου προγράμματος που έχει εκ των προτέρων δημοσιοποιηθεί, το οποίο περιλαμβάνει τουριστικές δραστηριότητες στους διάφορους λιμένες ή όρμους ή ακτές.

γ. Για το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι εκδίδεται ατομικό εισιτήριο ή ομαδικό εισιτήριο, συνοδευόμενο από ονομαστική κατάσταση επιβατών, όπως ορίζεται από το π.δ. 23/ 1999 (Α' 17), όπως ισχύει. Το εισιτήριο είναι ενιαίο για το σύνολο του πλου από την επιβίβαση μέχρι και την τελική αποβίβαση των επιβατών.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορεί να ρυθμίζεται η έκδοση εισιτηρίων με ηλεκτρονικό τρόπο.

δ. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο ιδιοκτήτης ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο, δηλώνει εγγράφως στη Λιμενική Αρχή, στην αρμοδιότητα της οποίας υπάγεται το σημείο εκκίνησης του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού, την περιοχή στην οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθεί το επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο. Όμοια δήλωση απαιτείται για οποιαδήποτε τροποποίηση. Η Λιμενική Αρχή, εγκρίνει, την περιοχή άσκησης της δραστηριότητας του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου, σύμφωνα με το ισχύον Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή το Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.) ή την Άδεια Εκτέλεσης Πλόων.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ορίζονται τα δικαιολογητικά και τα αποδεικτικά είσπραξης που συνυποβάλλονται, ο τύπος της έγκρισης, οι λόγοι και η διαδικασία ανάκλησής της και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. α. Όταν το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι εκκινεί από λιμένα και περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα ενδιάμεσο ελληνικό λιμένα, ο επιβάτης υποχρεούται να ακολουθεί το επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο σε όλο το ταξίδι, μπορεί όμως να αποβιβάζεται από αυτό και να παραμένει στην ξηρά για όσο διάστημα διαρκεί η παραμονή του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου σε κάθε λιμένα ή ακτή ή όρμο.

β. Απαγορεύεται η παραλαβή και η οριστική αποβίβαση επιβατών στους ενδιάμεσους λιμένες, εκτός αν επιβάλλεται για λόγους ασφάλειας ή απρόβλεπτων συμβάντων.

γ. Κατ' εξαίρεση, λόγω έλλειψης ή ανεπάρκειας και ιδιομορφίας των υφιστάμενων συγκοινωνιακών εξυπηρέτησεων και συνθηκών, για το σκοπό της εξυπηρέτησης

της τουριστικής κίνησης, επιτρέπεται με έγκριση του προϊστάμενου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου από αυτούς προσώπου:

αα) Η παραλαβή επιβατών από ενδιάμεσους ελληνικούς λιμένες, εφόσον η τελική αποβίβασή τους γίνεται στον ενδιάμεσο λιμένα από τον οποίο επιβιβάστηκαν.

ββ) Η αποβίβαση επιβατών σε ενδιάμεσους ελληνικούς λιμένες και η επιστροφή τους στο σημείο επιβίβασής τους κατά την ίδια ή διαφορετική ημερομηνία, υπό την προϋπόθεση ότι το ταξίδι αποτελεί μέρος ενός συνόλου τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο).

γγ) Η εκτέλεση ταξιδιού, το οποίο περιλαμβάνει συνδυασμό χερσαίων μέσων και επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου υπό τις εξής προϋποθέσεις: α) το χερσαίο και το θαλάσσιο ταξίδι αποτελούν μέρος του ίδιου συνόλου τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο) και β) η συνολική χρονική διάρκεια του ταξιδιού δεν υπερβαίνει τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες. Στην περίπτωση αυτή η έγκριση της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου αφορά στο θαλάσσιο σκέλος του ταξιδιού.

4. Επιτρέπεται η εκτέλεση ταξιδιού, το οποίο διαρκεί περισσότερο από είκοσι τέσσερις (24) ώρες και περιλαμβάνει τη διανυκτέρευση των επιβατών σε κατάλυμα της ξηράς υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: α) το ταξίδι αποτελεί μέρος ενός συνόλου τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο), β) ο λιμένας οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο ίδιος με το λιμένα από τον οποίο αρχικά επιβιβάστηκαν και γ) κατά τη διάρκεια της παραμονής των επιβατών στην ξηρά, το πλοίο παραμένει στο λιμένα ή αγκυροβολεί σε σημείο που καθορίζεται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης ή, αν δεν υπάρχει τέτοιος, από τον προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής. Για το σκοπό αυτόν, η έγκριση της περίπτωσης δ' της παραγράφου 2, χορηγείται μετά από σύμφωνη γνώμη των Λιμενικών Αρχών στην περιοχή αρμοδιότητας των οποίων θα διανυκτερεύσουν πλοίο και επιβάτες.

Εάν το πλοίο δεν διαθέτει χώρους ενδιαιτήσης για το πλήρωμα, κατά τη διανυκτέρευση των επιβατών στην ξηρά, με τη μεταξύ του πληρώματος και πλοιοκτήτη καταρτιζόμενη σύμβαση ρητά προβλέπεται η διασφάλιση κατάλληλου καταλύματος για το πλήρωμα από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, εκτός αν πρόκειται για τον τόπο κατοικίας του ναυτικού. Ως κατάλληλο κατάλυμα θεωρείται εκείνο που, ως προς τον κλιματισμό, τους κοιτώνες, τις κλίνες και τους χώρους υγιεινής, είναι τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό που καθορίζεται από τις αντίστοιχες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας για την ενδιαιτήση του πληρώματος.

5. α. Τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια αγκυροβολούν ή παραβάλλουν για αναμονή, επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών στους χώρους που υποδεικνύονται από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης ή, αν δεν υπάρχει τέτοιος, από τον προϊστάμενο της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.

β. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των χώρων και λειτουργικής αδυναμίας εξυπηρέτησης των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης ή, αν δεν υπάρχει τέτοιος, ο προϊστάμενος της αρμόδιας

Λιμενικής Αρχής, καθορίζει τα αναγκαία μέτρα για την αγκυροβολία ή παραβολή ή θέση αναμονής, την επιβίβαση και την αποβίβαση.

6. Για όλα τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια υπό ξένη σημαία κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., εφόσον έχουν χωρητικότητα κάτω των 650 gt, τα θέματα σχετικά με τη στελέχωση ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας μόνο ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ' ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Άρθρο 13

1. α. Ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές κυρώσεις, καθώς και τυχόν κυρώσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία, για την εκναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής κατά παράβαση των άρθρων 3 και 7 και των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 9, επιβάλλεται πρόστιμο από πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ μέχρι και είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000) ευρώ.

β. Ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές κυρώσεις, καθώς και τυχόν κυρώσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία, στο ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, το οποίο εκναυλώνεται χωρίς να τηρούνται τα προβλεπόμενα στα άρθρα 3, 7, 8 και των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 9, επιβάλλεται πρόστιμο από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ.

γ. Το ύψος των προστίμων που επιβάλλονται, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο εξαρτάται ιδίως από τις συνθήκες τέλεσης της παράβασης, το βαθμό επανάληψης αυτής, τη βαρύτητά της και τη βλάβη που προκλήθηκε στο κράτος ή τον τουρισμό ειδικότερα. Τα πρόστιμα αυτά αποτελούν έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζονται σε σχετικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου.

δ. Σε περίπτωση παράβασης καθ' υποτροπή, τα όρια του προστίμου διπλασιάζονται. Ως υποτροπή νοείται η τέλεση νέας παράβασης των διατάξεων του παρόντος νόμου μέσα σε ένα (1) έτος από την τέλεση της προηγούμενης.

ε. Πριν από την επιβολή του προστίμου, η Λιμενική Αρχή, η οποία διαπιστώνει την παράβαση και συντάσσει τη σχετική έκθεση βεβαίωσης, καλεί τον παραβάτη να εκθέσει τις απόψεις του εντός προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την επίδοση σε αυτόν της κλήσης. Τα πρόστιμα επιβάλλονται με αιτιολογημένη απόφαση του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από εισήγηση του προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής που διαπιστώνει την παράβαση. Κατά της απόφασης επιβολής προστίμου επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η προσφυγή αναστέλλει την εκτέλεση.

2. Στους παραβάτες των διατάξεων του άρθρου 12, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, Α' 261) όπως ισχύει, ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές ή αστικές ευθύνες.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορούν να τροποποιούνται τα όρια των προστίμων του παρόντος άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄ ΤΕΛΙΚΕΣ – ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14 Τελικές διατάξεις

1.α. Τα χαρακτηρισμένα ως ναυταθλητικά σκάφη, κάθε τύπου ιστιοφόρα ή κωπήλατα με ελληνική σημαία, τα οποία ανήκουν στους αναγνωρισμένους ναυτικούς Ομίλους ή ναυτικά σωματεία ή σε μέλη τους, τα οποία είναι καταχωρισμένα στα μητρώα αυτών και προορίζονται αποκλειστικά είτε για την προπόνηση των ναυταθλητών, είτε για τη συμμετοχή σε αγώνες, απαλλάσσονται της φορολογίας που επιβάλλεται σε ιδιωτικά πλοία αναψυχής βάσει του ν. 27/1975 (Α΄ 77), με την προϋπόθεση της εγγραφής τους στο Μητρώο του άρθρου 2.

β. Για το χαρακτηρισμό σκάφους ως ναυταθλητικού, απαιτείται έγγραφη βεβαίωση του οικείου ναυτικού ομίλου ή σωματείου, εγκεκριμένη από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, από την οποία να προκύπτει ότι χρησιμοποιείται για εξάσκηση μέλους και συμμετοχή σε ναυτικούς αγώνες.

2. Καταργείται η ατομική ερασιτεχνική άδεια αλιείας, καθώς και η υποχρέωση εφοδιασμού του σκάφους ή των επιβαινόντων σε αυτό με την αντίστοιχη ερασιτεχνική άδεια για τη διενέργεια θαλάσσιας ερασιτεχνικής αλιείας, με την επιφύλαξη των απαγορεύσεων και περιορισμών της ισχύουσας νομοθεσίας ως προς την πώληση, την εμπορία, τα είδη, τις ποσότητες των αλιευμάτων, τα μέσα, τα αλιευτικά εργαλεία, καθώς και των εποχικών και χρονικών περιορισμών και απαγορεύσεων.

3. Οι επιβάτες των πλοίων αναψυχής μπορούν να πραγματοποιούν ερασιτεχνικές καταδύσεις αναψυχής, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

4. α. Η μετακίνηση και κυκλοφορία των πλοίων αναψυχής, των επιβατηγών πλοίων και των μικρών σκαφών του Πρώτου Μέρους του παρόντος νόμου, καθώς και των μικρών σκαφών ή άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς λιμένα, επιτρέπεται μόνον αν αυτά είναι ασφαλισμένα. Ειδικότερα:

αα. Πλοία με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 gt υποχρεούνται να διαθέτουν ασφάλιση σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 6/2012 (Α΄ 7).

ββ. Πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 300 gt υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα για:

i) Αστική ευθύνη για σωματικές βλάβες ή θάν.α.τ.ο επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ ανά επιβάτη και δεν μπορεί να είναι κατώτερο από πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ ανά συμβάν.

ii) Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ.

iii) Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ.

β. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καταρτίζεται στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των ανωτέρω α-

σφαλιστικών ποσών, να καθορίζονται ασφαλιστικά ποσά αναλόγως της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου και να ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα.

δ. Με τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου, τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, εφόσον προεκτείνουν το ταξίδι τους και σε λιμένες της αλλοδαπής και μεταφέρουν πάνω από δώδεκα (12) επιβάτες, υπάγονται ως προς την υποχρέωση και τα ποσά ασφάλισης στις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος και του ν. 1922/1991 (Α΄ 15) και του ν. 4195/2013 (Α΄ 211) σχετικά με τη θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους (Σύμβαση των Αθηνών, 1974 και Πρωτόκολλο του 2002 στη Σύμβαση των Αθηνών). Τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια με άδεια να μεταφέρουν πάνω από δώδεκα (12) επιβάτες, τα οποία εκτελούν πλώες κατηγορίας Α και Β σύμφωνα με το άρθρο 4 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ αποκλειστικά εντός της Ελληνικής Επικράτειας, υπάγονται στις απαιτήσεις του παρόντος εδαφίου το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2016 (κατηγορία Α) και την 31η Δεκεμβρίου 2018 (κατηγορία Β) αντίστοιχα (άρθρα 2 και 11 του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009).

5. Ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης αδειοδοτημένου τουριστικού λιμένα επιτρέπεται με απόφασή του, η οποία κοινοποιείται στην οικεία Λιμενική Αρχή, να απομακρύνει με κάθε πρόσφορο τρόπο εγκαταλελειμμένα πλοία αναψυχής και ναυάγια από τη χερσαία και τη θαλάσσια ζώνη του λιμένα και να τα μεταφέρει και εναποθέτει σε χερσαίο φυλασσόμενο χώρο.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

6. Επιτρέπεται η ανέλκυση στην ξηρά και η καθέλκυση στη θάλασσα των πλοίων αναψυχής του παρόντος νόμου και των μικρών σκαφών χωρίς να απαιτείται αντίστοιχη άδεια από τη Λιμενική Αρχή.

7. Επιτρέπεται η εκναύλωση κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3 και επόμενα προκειμένου για πλοίο αναψυχής για το οποίο έχει συναφθεί χρηματοδοτική μίσθωση.

8. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο ιδιοκτήτης, καθώς και ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης που αναφέρονται στον παρόντα νόμο μπορούν να ενεργούν πράξεις που αναφέρονται σε αυτόν και με νόμιμα εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο.

9. Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο δεν εκπληρώνει την υποχρέωση εκτέλεσης του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης οφείλει να αποδώσει στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής ή Τελωνειακής Διοίκησης: α) το Φ.Π.Α. για την εισαγωγή ή την απόκτηση που του αναλογεί και β) τους αναλογούντες δασμούς και επιβαρύνσεις, καθώς και τον ειδικό φόρο κατανάλωσης των καυσίμων, λιπαντικών και λοιπών αγαθών για τους οποίους έτυχε απαλλαγής. Για τη διαπίστωση της μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης εκτέλεσης του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης και τον προσδιορισμό της ημερομηνίας από την οποία οφείλονται ο Φ.Π.Α., οι δασμοί και οι φόροι του προηγούμενου εδαφίου, εκδίδεται κατά του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή πράξη της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου η οποία κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης.

10. α. Η φορολογητέα αξία των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής του παρόντος νόμου, για τα οποία ανακού-

ππει υποχρέωση καταβολής Φ.Π.Α. λόγω παύσης ισχύος της άδειας του ν. 2743/1999 (Α' 211) ή παύσης της επαγγελματικής δραστηριότητας, διαμορφώνεται:

(i) Με βάση την αρχική τιμή πώλησης στον πρώτο αγοραστή, κατόπιν της ολοκλήρωσης της ναυπήγησης ή κατασκευής του, με την επιφύλαξη της περίπτωσης (ii).

Η προκύπτουσα κατά τα ανωτέρω αξία μειώνεται λόγω παλαιότητας ως εξής:

μετά από τη συμπλήρωση του πρώτου έτους 20%,
του δεύτερου έτους 25%,
του τρίτου έτους 30%,
του τέταρτου έτους 35%,
του πέμπτου έτους 40%,
του έκτου έτους 45%,
του έβδομου έτους 50%,
του όγδοου έτους 55%,
του ένατου έτους 60%,
του δέκατου έτους 65%,
του ενδέκατου έτους 70%,
του δωδέκατου έτους 75%,
του δέκατου τρίτου έτους 80%,
του δέκατου τέταρτου έτους 85%,
του δέκατου πέμπτου έτους 90%.

Οι παραπάνω μειώσεις της αξίας λόγω παλαιότητας υπολογίζονται ανά ημερολογιακό έτος από την ημερομηνία έκδοσης του τιμολογίου του ναυπηγείου ή της επιχείρησης η οποία κατασκεύασε το πλοίο αναψυχής. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν προκύπτει η ακριβής ημερομηνία ναυπήγησης ή κατασκευής, θα υπολογίζονται από την 1η Ιανουαρίου του έτους ναυπήγησης ή κατασκευής του πλοίου αναψυχής, όπως αυτή προκύπτει από οποιοδήποτε σχετικό ναυτιλιακό έγγραφο ή έγγραφο εκδοθέν από το ναυπηγείο. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν υφίσταται κάποιο παραστατικό ή αποδεικτικό έγγραφο, από το οποίο προκύπτει η αρχική αξία του πλοίου αναψυχής, αυτή καθορίζεται από έγγραφη βεβαίωση του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (ΝΕΕ).

(ii) Με βάση την αξία που προκύπτει από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του πλοίου που ισχύει κατά το χρόνο απαίτησης του φόρου, εφόσον η αξία αυτή είναι μεγαλύτερη από την αξία που προκύπτει κατά την εφαρμογή της περίπτωσης (i). Στην περίπτωση αμφισβήτησης της ασφαλιζόμενης αξίας, λαμβάνεται υπόψη η μέση αξία των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των δύο προηγούμενων ετών.

β. Οι διατάξεις της περίπτωσης α' εφαρμόζονται και για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας και την επιβολή άλλων φόρων εκτός του Φ.Π.Α. για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία αναψυχής του παρόντος νόμου, τα οποία μεταβιβάζονται αιτία θανάτου, δωρεάς ή γονικής παροχής.

Άρθρο 15 **Μεταβατικές διατάξεις**

1. α. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία διαθέτουν άδειες του ν. 2743/1999 (Α' 211) για τις οποίες, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, δεν έχει συμπληρωθεί πενταετία από την έκδοση ή την τελευταία θεώρηση ή η τρίμηνη προθεσμία για την εκπρόθεσμη θεώρηση, μπορούν να συνεχίζουν την εκτέλεση συμβάσεων ολικής ναύλωσης (ναυλοσύμφωνα). Για το σκοπό αυτόν, παρατείνεται η ισχύς των αδειών του προηγούμενου εδαφίου μέχρι την ημερομηνία υποβολής αίτησης για

την καταχώριση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής στο Μητρώο του άρθρου 2.

β. Η αίτηση για την καταχώριση στο Μητρώο των επαγγελματικών πλοίων της περίπτωσης α' υποβάλλεται μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο. Με την αίτηση συνυποβάλλονται η πρωτότυπη άδεια του ν. 2743/1999, το πρωτότυπο ή ακριβές αντίγραφο του Ειδικού Εντύπου Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.), βεβαίωση η οποία εκδίδεται από την αρμόδια φορολογική Διοίκηση προς τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, επικυρωμένο αντίγραφο του εγγράφου εθνικότητας και του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλείας και αποδεικτικό είσπραξης ποσού πεντακοσίων (500) ευρώ υπέρ του Δημοσίου.

γ. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 4, για την καταχώριση στο Μητρώο ελέγχεται η εκπλήρωση της υποχρέωσης εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης και υπολογίζονται και καταχωρίζονται οι ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιήθηκαν από την ημερομηνία της τελευταίας θεώρησης ή της έκδοσης της άδειας μέχρι την ημερομηνία υποβολής της αίτησης. Ως βάση για τον υπολογισμό λαμβάνεται ο ελάχιστος αριθμός των ημερών που ορίζονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 4 με αναγωγή στην πενταετία ή διαφορετικό χρονικό διάστημα κατά το οποίο ήταν σε ισχύ η άδεια η οποία κατατέθηκε.

δ. Αν κατά τον υπολογισμό προκύψει έλλειμμα ημερών, αυτό μπορεί να συμπληρωθεί από τυχόν πλεόνασμα της αμέσως προηγούμενης πενταετίας. Αν και πάλι προκύπτει έλλειμμα, καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου με αποδεικτικό είσπραξης, ανά ελλείπουσα ημέρα, ποσό ίσο με διακόσια (200) ευρώ για τα πλοία που εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα και εκατό (100) ευρώ για όσα εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα ή είναι χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά. Το αποδεικτικό είσπραξης υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

ε. Με την καταχώριση στο Μητρώο του άρθρου 2 καταργείται η άδεια του ν. 2743/1999. Για το σκοπό αυτόν εκδίδεται, προς τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, πράξη του προϊστάμενου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, που κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης και στο Μητρώο ΝΕΠΑ (ν. 3182/2013, Α' 220) για τα πλοία των οποίων η κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ανήκει σε εταιρεία αυτής της μορφής. Στην πράξη αναφέρεται η ημερομηνία καταχώρισης στο Μητρώο, η οποία είναι και η ημερομηνία κατάργησης της άδειας.

στ. Με τη λήξη της προθεσμίας της περίπτωσης β' παύει αυτοδικαίως να ισχύει κάθε άδεια της περίπτωσης α' για την οποία δεν έχει υποβληθεί αίτηση καταχώρισης στο Μητρώο. Για τη διαπίστωση της αυτοδικαίως παύσης της ισχύος της άδειας εκδίδεται πράξη του προϊστάμενου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, που κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης και στο Μητρώο ΝΕΠΑ (ν. 3182/2003, Α' 220). Στην πράξη ορίζεται η ημερομηνία της αυτοδικαίως παύσης της ισχύος της άδειας, η οποία είναι η επομένη από την ημε-

ρομηνία της έκδοσης ή της τελευταίας θεώρησής της.

2. α. Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, διαθέτουν άδεια σε ισχύ και στα οποία έχει απαγορευθεί ο απόπλους λόγω κατασχέσεως, αναστέλλεται η περίοδος υπολογισμού του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης από την ημερομηνία επιβολής της απαγόρευσης απόπλου. Μετά από την άρση της απαγόρευσης απόπλου, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του άρθρου 6.

β. Τα πλοία της περίπτωσης α' επιτρέπεται να καταχωρίζονται στο Μητρώο μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση β' της παραγράφου 1. Με την αίτηση συνυποβάλλεται επικυρωμένο αντίγραφο επίσημου εγγράφου από το οποίο προκύπτει η επιβολή κατάσχεσης. Σε περίπτωση ελλείψεως των δικαιολογητικών, λόγω της κατάσχεσης κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης, αυτά υποβάλλονται αμέσως μετά από την άρση της.

γ. Το πλοίο καταχωρίζεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στο Μητρώο ως επαγγελματικό με την παρατήρηση ότι του έχει επιβληθεί κατάσχεση. Για την καταχώριση στο Μητρώο υπολογίζονται οι ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιήθηκαν από την έκδοση ή την τελευταία θεώρηση της άδειας του ν. 2743/1999 μέχρι την ημερομηνία επιβολής της κατάσχεσης. Ως βάση για τον υπολογισμό λαμβάνεται ο ελάχιστος αριθμός των ημερών που ορίζονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 4 με αναγωγή στο χρονικό διάστημα από την έκδοση ή την τελευταία θεώρηση της άδειας του ν. 2743/1999 έως την ημερομηνία επιβολής της κατάσχεσης. Αν προκύψει έλλειμμα, εφαρμόζονται οι διατάξεις της περίπτωσης δ' της παραγράφου 1. Στην πράξη η οποία εκδίδεται κατά τα οριζόμενα στην περίπτωση ε' της παραγράφου 1, αναφέρεται ότι στο πλοίο έχει επιβληθεί κατάσχεση.

δ. Αν δεν υποβληθεί εμπρόθεσμα αίτηση καταχώρισης στο Μητρώο, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις της περίπτωσης στ' της παραγράφου 1.

3. Στην περίπτωση εκούσιας παύσης ή αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της επαγγελματικής άδειας, οφείλονται και αποδίδονται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης: α) ο Φ.Π.Α. που αναλογεί στο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής για την εισαγωγή ή την απόκτησή του και β) οι αναλογούντες δασμοί, επιβαρύνσεις και φόροι καυσίμων, λιπαντικών και λοιπών αγαθών για τους οποίους το πλοίο έτυχε απαλλαγής. Οι οφειλές υπολογίζονται από το χρόνο εκούσιας παύσης ή αυτοδίκαιης παύσης της άδειας, όπως ορίζεται στην πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η διάταξη αυτή δεν έχει εφαρμογή για τις άδειες που καταργούνται λόγω καταχώρισης στο Μητρώο του άρθρου 2, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις προηγούμενες παραγράφους.

4.α. Μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου από αυτούς προσώπου μπορεί να τροποποιείται, βάσει νεότερων στοιχείων τα οποία προσκομίζονται μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, η πράξη η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ή τις διατάξεις του ν. 2743/1999, για την εκούσια παύση ή τη διαπίστωση της αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος επαγγελματικής άδειας.

β. Η αίτηση υποβάλλεται εντός προθεσμίας πέντε (5) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της πράξης.

5. α. Η χρονική περίοδος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης του άρθρου 4 αρχίζει

με την καταχώριση στο Μητρώο. Στην περίπτωση πλοίου αναψυχής στο οποίο έχει επιβληθεί κατάσχεση και έχει καταχωριστεί στο Μητρώο σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2, η χρονική περίοδος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης του άρθρου 4 αρχίζει από την ημερομηνία άρσης της κατάσχεσης.

β. Κατά την πρώτη εφαρμογή του άρθρου 4 για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής που είναι καταχωρισμένα στο Μητρώο, σε περίπτωση ελλείμματος ημερών, ο ελάχιστος αριθμός συμπληρώνεται από τυχόν πλεονάσμα, της αμέσως προηγούμενης πενταετίας ή, αν δεν έχει συμπληρωθεί πενταετία, του αμέσως προηγούμενου χρονικού διαστήματος από την ημερομηνία έκδοσης ή τελευταίας θεώρησης της άδειας του ν. 2743/1999, έως την ημερομηνία υποβολής της αίτησης για καταχώριση στο Μητρώο.

6. α. Για τον υπολογισμό τυχόν πλεονάσματος ημερών, καθώς και για τον υπολογισμό σε περίπτωση τροποποίησης σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 4, ως ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης λαμβάνονται, ανά πενταετία, οι τριακόσιες (300) ημέρες όταν το πλοίο αναψυχής εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, οι διακόσιες (200) ημέρες όταν εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα και οι εβδομήντα πέντε (75) ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένο ως παραδοσιακό. Σε περίπτωση που η άδεια του ν. 2743/1999 ίσχυε για διάστημα διαφορετικό από την πενταετία, ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης υπολογίζεται ανάλογα.

β. Ως βάση υπολογισμού των ημερών ναύλωσης, στην περίπτωση αυτοδίκαιης παύσης ή εκούσιας παύσης της ισχύος άδειας του ν. 2743/1999, η οποία επέρχεται μετά από σχετική αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου από αυτούς προσώπου, λαμβάνεται ο αριθμός ημερών της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου. Για το σκοπό αυτόν εκδίδεται πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην οποία αναφέρεται η ημερομηνία εκούσιας ή αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της άδειας και η οποία κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης.

7. Για τους σκοπούς της εφαρμογής των παραγράφων 3, 4 και 6 του παρόντος άρθρου, ισχύουν οι διατάξεις της απόφασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας αριθ. 3342/01/2004/21.1.2004 (Β' 478).

8.α. Μέχρι την ολοκλήρωση και τη θέση σε λειτουργία του Μητρώου του άρθρου 2, τα πλοία αναψυχής, τα οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθούν και να χαρακτηρισθούν ως επαγγελματικά κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου και δεν διαθέτουν άδεια του ν. 2743/1999, όπως ορίζεται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1, εφοδιάζονται προσωρινά από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με άδεια για την πραγματοποίηση ταξιδιών με ολική ναύλωση. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 4, τα πλοία αυτά έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστων ημερών ναύλωσης. Ο αριθμός των ελάχιστων ημερών υπολογίζεται ανάλογα με το χρονικό διάστημα από την έκδοση της άδειας ως την ημερομηνία υποβολής της αίτησης καταχώρισης στο Μητρώο με βάση τα οριζόμενα στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 4.

β. Η άδεια εκδίδεται σύμφωνα με τον τύπο που ορίζεται στην απόφαση με αριθμό 3342/02/2005 (Β' 169, 10.2.2005) και ισχύει έως την ημερομηνία υποβολής αί-

τησης από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο, από αυτούς πρόσωπο, για την καταχώριση του επαγγελματικού πλοίου στο Μητρώο. Σε περίπτωση αλλαγής πλοιοκτησίας ή εφοπλισμού ή μεταβολής των στοιχείων του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στην άδεια θα πρέπει μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών να προσκομισθεί η άδεια και ακριβή αντίγραφα των δικαιολογητικών από τα οποία αποδεικνύεται η μεταβολή στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για να σημειωθεί η μεταβολή, διαφορετικά η άδεια παύει αυτοδικαίως να ισχύει. Η άδεια φυλάσσεται στο πλοίο και επιδεικνύεται στις αρμόδιες Αρχές όποτε ζητηθεί. Για την έκδοση της άδειας υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: α) αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, β) βεβαίωση η οποία εκδίδεται από την αρμόδια φορολογική Διοίκηση προς τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, γ) επικυρωμένο αντίγραφο του εγγράφου εθνικότητας και του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλείας και δ) αποδεικτικό είσπραξης ποσού πεντακοσίων (500) ευρώ υπέρ του Δημοσίου.

γ. Για την καταχώριση στο Μητρώο εφαρμογή έχουν οι διατάξεις των περιπτώσεων β' και ε' της παραγράφου 1, πλην της προσκόμισης αποδεικτικού είσπραξης ποσού πεντακοσίων (500) ευρώ. Αν η αίτηση δεν υποβληθεί εμπρόθεσμα, η ισχύς της άδειας παύει αυτοδικαίως σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση στ' της παραγράφου 1.

δ. Για την καταχώριση στο Μητρώο, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 4, ελέγχεται η εκπλήρωση της υποχρέωσης εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναυλώσης και υπολογίζονται και καταχωρίζονται οι ημέρες που πραγματοποιήθηκαν από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας μέχρι την υποβολή της αίτησης. Αν κατά τον υπολογισμό προκύψει έλλειμμα ημερών, καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου με αποδεικτικό είσπραξης, ανά ελλείπουσα ημέρα, ποσό ίσο με διακόσια (200) ευρώ για τα πλοία που εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα και εκατό (100) ευρώ για όσα εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα ή είναι χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά. Το αποδεικτικό είσπραξης υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Αν κατά τον υπολογισμό προκύψει πλεόνασμα ημερών, αυτό μπορεί να συνυπολογισθεί στην περίπτωση διαπίστωσης ελλείμματος ημερών κατά τη λήξη της πρώτης τριετίας από την καταχώριση του επαγγελματικού πλοίου στο Μητρώο.

ε. Για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας παραγράφου διατηρείται σε ισχύ, για διάστημα έξι (6) μηνών από τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου, η απόφαση με αριθμό 3342/02/2005 (Β' 169, 10.2.2005) κατά το μέρος που ορίζει τον τύπο της άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και τον κατάλογο των αποδεκτών για κοινοποίηση και εσωτερική διανομή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η' ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

1. Η παρ. 1 του άρθρου 27 του ν. 3182/2003 (Α' 220) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η Ν.Ε.Π.Α. λύεται:

α) όταν λήξει ο χρόνος διάρκειάς της,

β) με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων, που λαμβάνεται με απόλυτη πλειοψηφία επί του συνολικού αριθμού των μετοχών της εταιρείας,

γ) με την κήρυξη της εταιρείας σε πτώχευση,

δ) με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου, που δικάζει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, ύστερα από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον ή του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, αν η εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό από αυτόν που αναφέρεται στο άρθρο 1,

ε) αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία καταχώρισης του καταστατικού στο μητρώο και η εταιρεία δεν προκαλέσει σημείωση στο μητρώο, ότι απέκτησε την κυριότητα ή ότι ανέλαβε την εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίου αναψυχής που έχει χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό,

στ) αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία που έπαυσε να έχει την κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίου αναψυχής που χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό. Αν με διοικητική πράξη παύσει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, να χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό το μοναδικό πλοίο αναψυχής, που η εταιρεία έχει στην κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείρισή της, η λύση επέρχεται ύστερα από είκοσι τέσσερις (24) μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της διοικητικής πράξης.

Στις περιπτώσεις ε' και στ' ανωτέρω, το χρονικό διάστημα αυξάνεται σε σαράντα οκτώ (48) μήνες, αν πρόκειται για πλοίο αναψυχής υπό ναυπήγηση.»

2. α. Η παράγραφος 2.α του άρθρου 4 του ν. 2575/1998 (Α' 23) αντικαθίσταται ως εξής:

«2.α) Απαλλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο οι μηχανότρωτες μέχρι 30 κ.ο.χ., τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως χωρητικότητας, τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους ως και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων και κάθε άλλο σκάφος μέχρι 25 κ.ο.χ.»

β. Η παρ. 1.α του άρθρου 5 του ν. 2575/1998 (Α' 23) αντικαθίσταται ως εξής:

«1.α) Ο χρόνος της ετήσιας άδειας του ναυτικού, όπως αυτός καθορίζεται εκάστοτε κατά τις κείμενες διατάξεις, λαμβάνεται υπόψη για τη θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος και για την επαύξηση της σύνταξής του, μόνο για τις υπηρεσίες που απέκτησε ο ναυτικός ως μέλος συγκροτημένου πληρώματος ή με ιδιότητα που εξομοιώνεται με την ιδιότητα τέτοιου μέλους και είναι από αυτές που προβλέπονται στον αριθμό 2 του άρθρου 3 του κ.ν. 792/1978, όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με το άρθρο 8 του ν. 1085/1980, σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, συμβεβλημένα ή μη με το Ν.Α.Τ., αποκλειόμενης κάθε άλλης υπηρεσίας που λογίζεται ή εξομοιώνεται με πραγματική ναυτική υπηρεσία ή αποκτήθηκε σε πλοία μέχρι 25 κ.ο.χ. και πλωτά ναυπηγήματα ανεξαρτήτως χωρητικότητας, με εξαίρεση αυτή που αποκτήθηκε σε ρυμουλκά πλοία ως και 125 κ.ο.χ.»

3. Στην παράγραφο 1 του άρθρου μόνου της απόφασης με αριθμό 3131.4/1/99 (Β' 2000, 10.11.1999) καταργούνται τα στοιχεία με αύξοντα αριθμό 25 (άδεια απόπλου υπό ξένη σημαία) και 55 (άδεια ανέλκυσης ή καθέλκυσης πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων).

4. Στο άρθρο 18 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, Α' 261) προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Ελληνικό πλοίο διαγράφεται επίσης από το αντί-

στοιχο νηολόγιο μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη, λόγω αλλαγής σημαίας, με την οποία συνυποβάλλονται βεβαιώσεις ότι δεν υπάρχουν οφειλές προς το Ν.Α.Τ. και φορολογικές, τελωνειακές και λοιπές οφειλές σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.»

5. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 1665/1986 (Α' 194) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στην έννοια των κινητών πραγμάτων της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται τα αεροσκάφη, καθώς και τα ιδιωτικά ή επαγγελματικά πλοία αναψυχής, όπως κάθε φορά αυτά ορίζονται από τις κείμενες διατάξεις, και εξαιρούνται λοιπά πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, ενώ στην έννοια των ακινήτων πραγμάτων συμπεριλαμβάνονται οι αγροτικές εκτάσεις, οι οριζόντιες και κάθετες ιδιοκτησίες με κτίσματα μετά του ποσοστού του γηπέδου που αναλογεί στα συγκεκριμένα κτίσματα σε σχέση με τη δομήσιμη επιφάνεια του γηπέδου και γενικά τα κτίσματα ή το συγκρότημα κτισμάτων μετά των λοιπών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένου του γηπέδου που αναλογεί στα συγκεκριμένα κτίσματα, σε συνάρτηση με το εμβαδόν του και τη συνολική δομήσιμη επιφάνεια που μπορεί να πραγματοποιηθεί στο γήπεδο και επιπλέον ο ακάλυπτος χώρος που προβλέπεται από τις πολεοδομικές διατάξεις ως χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Επιτρέπεται η χρηματοδοτική μίσθωση ιδιωτικών και επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι ειδικοί όροι που ρυθμίζουν τη χρηματοδοτική μίσθωση ως προς τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής.»

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **ΣΥΣΤΑΣΗ Ν.Π.Δ.Δ. ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ «ΟΙΚΟΣ** **ΝΑΥΤΟΥ – ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ»**

Άρθρο 17 **Σύσταση**

1. Συνιστάται νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) με την επωνυμία «Οίκος Ναύτου – Ναυτική Εργασία» και το διακριτικό τίτλο «Ο.Ν.Ν.Ε.», το οποίο εδρεύει στον Πειραιά και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας» (Γ.Ε.Ν.Ε.) του α.ν. 192/1936 (Α' 438) και το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Οίκος Ναύτου» του π.δ. της 1ης Μαρτίου 1927 (Α' 32) συγχωνεύονται στο Ν.Π.Δ.Δ. του προηγούμενου εδαφίου. Τα παραρτήματα του Οίκου Ναύτου αποτελούν παραρτήματα του Ο.Ν.Ν.Ε..

2. Οι Λιμενικές Αρχές, οι οποίες θεωρούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις ως παραρτήματα του Γ.Ε.Ν.Ε., συνεχίζουν και λειτουργούν ως παραρτήματα του Ο.Ν.Ν.Ε..

Άρθρο 18 **Σκοπός**

1. Στην αρμοδιότητα του Ο.Ν.Ν.Ε. ανήκουν: α) η παροχή πρόνοιας προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους με την καταβολή ειδικών επιδομάτων και ενισχύσε-

ων, β) η χορήγηση ασφαλιστικού δικαιώματος στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, γ) η μέριμνα ή μεσολάβηση για την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς, καθώς και η εισήγηση προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου των ενδεικνυόμενων μέτρων για την εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στη ναυτική εργασία, δ) ο σχεδιασμός στρατηγικής για την ανάδειξη και προώθηση της ναυτικής εργασίας, καθώς και την ενίσχυση της απασχόλησης μέσα από την αξιοποίηση ευρωπαϊκών και διεθνών προγραμμάτων, ε) η παρακολούθηση της εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων που έχουν κυρωθεί από τη Βουλή για την εύρεση ναυτικής εργασίας και των υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτές και στ) η τήρηση λεπτομερούς στατιστικής, η οποία αφορά στους ανέργους ναυτικούς.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου είναι δυνατόν να εξειδικεύονται οι ανωτέρω αρμοδιότητες του Ο.Ν.Ν.Ε..

Άρθρο 19 **Διοίκηση**

1. Ο Ο.Ν.Ν.Ε. διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και αποτελείται από: α) τον Πρόεδρο, β) τον Αντιπρόεδρο, γ) έναν εκπρόσωπο των εφοπλιστών που υποδεικνύεται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.), δ) έναν εκπρόσωπο των ναυτικών που υποδεικνύεται από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.), ε) έναν εκπρόσωπο των συνταξιούχων ναυτικών, στ) έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων στον Ο.Ν.Ν.Ε., ζ) έναν ανώτερο αξιωματικό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΕΛ.ΑΚΤ.) και η) δύο επιστήμονες κατόχους πτυχίου Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Α.Ε.Ι.) ή Ανώτατου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Α.Τ.Ε.Ι.) της ημεδαπής ή ισότιμο πτυχίο της αλλοδαπής. Τα μέλη του Δ.Σ. ορίζονται με ισάριθμους αναπληρωτές.

Τα μέλη του Δ.Σ. που προτείνονται από τους εφοπλιστές, τους ναυτικούς, τους συνταξιούχους ναυτικούς και τους εργαζόμενους, υποδεικνύονται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία που θα ζητηθούν. Μετά την πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορεί να ορίσει ελεύθερα από τους ίδιους φορείς τα αντίστοιχα μέλη του Δ.Σ..

2. Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος του Ο.Ν.Ν.Ε., οι δύο πτυχιούχοι της περίπτωσης η' της παραγράφου 1, καθώς και ο ανώτερος αξιωματικός του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ως Πρόεδρος του Ο.Ν.Ν.Ε. ορίζεται πρόσωπο που κατέχει τουλάχιστον τίτλο Α.Ε.Ι. και έχει γνώση και εμπειρία σε ζητήματα διοίκησης. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η σχέση του Προέδρου και του Αντιπροέδρου με τον Ο.Ν.Ν.Ε. η οποία δεν απαιτείται να είναι πλήρους απασχόλησης.

3. Στον Ο.Ν.Ν.Ε. συνιστώνται δύο (2) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Επιστημονικών ή Ειδικών Συνεργατών με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου για την υποβοήθηση του έργου του Προέδρου του Δ.Σ.. Οι ανωτέρω πρέπει να έχουν πτυχίο Α.Ε.Ι. της ημεδαπής ή ισότιμο πτυχίο της αλλοδαπής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η αμοιβή των Ειδικών Συμβούλων ή Επιστημονικών ή Ειδι-

κών Συνεργατών, η δε σύμβαση εργασίας τους λύεται αυτοδικαίως και αζημίως για τον Ο.Ν.Ν.Ε. με τη λήξη της θητείας του Προέδρου του Δ.Σ.. Η πλήρωση των δύο (2) θέσεων Ειδικών Συμβούλων ή Επιστημονικών ή Ειδικών Συνεργατών πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από εισήγηση του Προέδρου του Δ.Σ. του Ο.Ν.Ν.Ε..

4. Η θητεία του Δ.Σ. είναι τριετής και παρατείνεται αυτοδικαίως, μετά από τη λήξη της, μέχρι τη συγκρότηση νέου Δ.Σ., όχι όμως περισσότερο από έξι (6) μήνες.

5. Στον Πρόεδρο, στον Αντιπρόεδρο και στα μέλη του Δ.Σ. καταβάλλεται αποζημίωση, η οποία καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

6. Με διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου, εγκρίνεται ο Οργανισμός του Ο.Ν.Ν.Ε., με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την οργάνωση και στελέχωση των υπηρεσιών του, τις αρμοδιότητες του Δ.Σ., τη λειτουργία του Δ.Σ. και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με τον Οργανισμό του Ο.Ν.Ν.Ε. μπορεί να ανακατανέμονται, συγχωνεύονται, τροποποιούνται ή καταργούνται υπηρεσίες και παραρτήματα του άρθρου 18 στο πλαίσιο των σκοπών του Ο.Ν.Ν.Ε..

7. Μέχρι την έναρξη ισχύος του διατάγματος του παρόντος άρθρου, τα συγχωνευόμενα νομικά πρόσωπα εξακολουθούν να διέπονται από τις διατάξεις που ισχύουν για τη σύσταση και τη λειτουργία τους κατά το χρόνο δημοσίευσης του παρόντος νόμου.

Άρθρο 20 **Πόροι**

Έσοδα του Ο.Ν.Ν.Ε. αποτελούν οι θεσμοθετημένοι πόροι, οι εισφορές, τα ταμειακά υπόλοιπα, οι πρόσοδοι περιουσίας, η απόδοση των κεφαλαίων και των αποθεματικών, οι δωρεές και κάθε άλλο έσοδο, όπως είναι ο λογαριασμός παροχών σε χρήμα της παρ. 1.Α του άρθρου 47 του ν. 4075/2012 (Α' 89), των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, που προβλέπονται από την οικεία νομοθεσία ή άλλες γενικές διατάξεις νόμων, καθώς και οι πόροι που προέρχονται από τη διαχείριση ευρωπαϊκών ή άλλων προγραμμάτων ανεξαρτήτως πηγής.

Άρθρο 21 **Μεταβίβαση περιουσίας – δικαιωμάτων**

1. Το σύνολο των πόρων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων περιέρχεται στον Ο.Ν.Ν.Ε., ο οποίος υπεισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, καθώς και σε κάθε δικαιοπραξία που έχει συναφθεί και ευρίσκεται σε ισχύ μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, ως καθολικός διάδοχος των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων. Ομοίως, τα περιουσιακά στοιχεία, δωρεές και κληροδοτήματα των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων αποτελούν περιουσία του Ο.Ν.Ν.Ε., με την επιφύλαξη των συνταγματικών διατάξεων περί δωρεών, κληρονομιών και κληροδοσιών.

2. Για τη μεταβίβαση της κυριότητας των ακινήτων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, εκδίδονται διαπιστωτικές πράξεις από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, οι οποίες μεταγράφονται ατελώς στα βιβλία μεταγραφών των οικείων υποθηκοφυλακείων ή κτηματολογικών γραφείων. Η απογραφή των περιουσιακών στοιχείων

των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, καθώς και η αποτίμηση της αξίας τους, διενεργείται εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, από τις οικονομικές υπηρεσίες του Ο.Ν.Ν.Ε. ή από ορκωτούς ελεγκτές μετά από ανάθεση με απόφαση του Δ.Σ. του Ο.Ν.Ν.Ε..

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου εγκρίνεται η έκθεση απογραφής και η αποτίμηση της περιουσίας του Ο.Ν.Ν.Ε..

3. Στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 28 του ν. 3918/2011 (Α' 31) δεν υπάγεται η κινητή και ακίνητη περιουσία του Οίκου Ναύτου.

4. Εκκρεμείς διαγωνισμοί ή εκτελούμενα έργα που έχουν ενταχθεί σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα ή νομικές και οικονομικές δεσμεύσεις από συμβάσεις, τεχνικά δελτία ή ανοικτές προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος που έχουν προκηρυχθεί από τα συγχωνευόμενα νομικά πρόσωπα, αναλαμβάνονται από τον Ο.Ν.Ν.Ε.. Επίσης, ο Ο.Ν.Ν.Ε. μπορεί να λειτουργεί ως δικαιούχος ή αναθέτουσα Αρχή στο πλαίσιο ευρωπαϊκών ή άλλων προγραμμάτων ανεξαρτήτως πηγής.

5. Ο Ο.Ν.Ν.Ε. δύν.α.τ.αι να αναθέτει, μετά από απόφαση του Δ.Σ., με σύμβαση έργου, την εκτέλεση του έργου της φύλαξης των κτιριακών εγκαταστάσεων, της καθαριότητας αυτών και της μεταφοράς χρημάτων σε ιδιωτικές Επιχειρήσεις Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας ή προσωπικό ασφαλείας του άρθρου 19 του ν. 1339/1983 (Α' 35) και σε συνεργεία καθαρισμού.

6. Εκκρεμείς δίκες των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων συνεχίζονται από τον Ο.Ν.Ν.Ε. χωρίς να επέρχεται βίαιη διακοπή τους και χωρίς να απαιτούνται άλλες ειδικότερες διατυπώσεις ή ενέργειες για τη συνέχισή τους.

7. Μέχρι την έγκριση της ενσωμάτωσης των εσόδων και δαπανών των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων στον προϋπολογισμό του Ο.Ν.Ν.Ε., εξακολουθούν να εκτελούνται οι δαπάνες σύμφωνα με τις πιστώσεις των εγκεκριμένων προϋπολογισμών τους. Ειδικότερα, οι δαπάνες, κατά το ανωτέρω διάστημα, για την αποζημίωση, κατά τις κείμενες διατάξεις, του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών του Δ.Σ. του Ο.Ν.Ν.Ε. βαρύνουν τον προϋπολογισμό του Οίκου Ναύτου.

8. Πιστοποιήσεις, λογότυπα, σήματα ή άδειες που εκδίδονται, έχουν κατοχυρωθεί ή χρησιμοποιούνται από τα συγχωνευόμενα νομικά πρόσωπα Οίκος Ναύτου και Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, εξακολουθούν να ισχύουν και ως προς τον Ο.Ν.Ν.Ε., μέχρι την έκδοση νέων.

Άρθρο 22 **Μεταφορά προσωπικού**

1.α. Το μόνιμο προσωπικό και το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων μεταφέρεται με την ίδια σχέση εργασίας στον Ο.Ν.Ν.Ε. από την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης για την έναρξη λειτουργίας του Ο.Ν.Ν.Ε. κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 24. Για το σκοπό αυτό εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Προσωπικό του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. τοποθετείται στον Ο.Ν.Ν.Ε. με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και μπορεί να καλύπτει θέσεις όλων των διοικητικών βαθμίδων, κατόπιν προτάσεως του Δ.Σ. του Ο.Ν.Ν.Ε., εφόσον αυτές δεν είναι

δυν.α.τ.όν να καλυφθούν από το υφιστάμενο προσωπικό και υφίσταται αδυναμία πρόσληψης νέου.

β. Από την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης και έως την ένταξή του στο ήδη υφιστάμενο Υπηρεσιακό Συμβούλιο που είναι αρμόδιο για τα νομικά πρόσωπα που εμποτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, το ως άνω προσωπικό εξακολουθεί να υπάγεται στα υπηρεσιακά συμβούλια, στα οποία υπαγόταν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος.

Ως προς τις πειθαρχικές διαδικασίες, το προσωπικό αυτό εξακολουθεί να υπάγεται στα Πειθαρχικά Συμβούλια του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Άρθρο 23 **Μεταβατικές διατάξεις**

1. Έως την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, επιτρέπεται στον Οίκο Ναύτου να αναθέτει, μετά από απόφαση του Δ.Σ., την εκτέλεση έργου φύλαξης των κτιριακών του εγκαταστάσεων σε Ιδιωτικές Επιχειρήσεις Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας ή προσωπικό ασφαλείας του άρθρου 19 του ν. 1339/1983 (Α' 35).

2. Η παύση της λειτουργίας του Οίκου Ναύτου και του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας και η ταυτόχρονη έναρξη της πλήρους λειτουργίας του Ο.Ν.Ν.Ε. και της άσκησης των αρμοδιοτήτων του, διαπιστώνεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Από την παύση της λειτουργίας των συγχωνευόμενων φορέων, λήγει η ηγεσία των μονοπρόσωπων οργάνων διοίκησης, καθώς και των μελών των συλλογικών οργάνων τους, αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο.

4. Υφιστάμενες μισθώσεις των συγχωνευόμενων φορέων λύνονται εντός μηνός από την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης της παραγράφου 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, δύν.α.τ.αι να παραταθεί υφιστάμενη μίσθωση για ένα (1) μήνα άπαξ, υπό την προϋπόθεση ότι συντρέχει σπουδαίος λόγος, ο οποίος μνημονεύεται στην απόφαση αυτή. Με όμοια απόφαση ρυθμίζεται κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια σχετική με τη λύση των ως άνω μισθώσεων.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ **ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 24 **Ειδική προστασία ναυτικών αναπήρων και** **πασχόντων από χρόνια νοσήματα**

Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 15 του π.δ. 894/1981 (Α' 226), όπως ισχύει, προστίθεται η φράση:

«έχουν ακρωτηριασμό κατά το ένα άνω και ένα κάτω άκρο ή έχουν ακρωτηριασμό του ενός άνω ή του ενός κάτω άκρου».

Άρθρο 25 **Ρύθμιση για τη διασφάλιση της ακτοπλοϊκής** **συγκοινωνίας**

1. Για τη διασφάλιση της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας, όταν διακό-

πτεται η τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών, για λόγους οι οποίοι δεν οφείλονται σε ανωτέρα βία ή απαγόρευση απόπλου, εφαρμόζεται πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας.

2. Το πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας εκτελείται από πλοία τα οποία είναι ήδη δρομολογημένα και περιλαμβάνει συνδέσεις, οι οποίες εξυπηρετούνται από δρομολογημένα, κατά την τρέχουσα δρομολογιακή περίοδο, πλοία.

3. Τα πλοία και τα πληρώματά τους υποχρεούνται στην εκτέλεση του προγράμματος δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας.

4.α. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από εισήγηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), το οποίο συγκαλείται εκτάκτως όταν προκύπτει επείγουσα κοινωνική ανάγκη ή ανάγκη η οποία μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία, καθορίζονται τα εξής:

αα. το πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας,

ββ. τα πλοία τα οποία θα εξυπηρετούν τα δρομολόγια, με την επιφύλαξη του δικαιώματος του πλοιοκτήτη για αντικατάσταση πλοίου,

γγ. ο αριθμός και η συχνότητά των δρομολογίων ανά κατεύθυνση,

δδ. το χρονικό σημείο από το οποίο τίθεται σε εφαρμογή το πρόγραμμα, το οποίο προσδιορίζεται ανάλογα με τις ανάγκες της χειμερινής και της θερινής περιόδου.

β. Το πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υποκαθιστά τις συνθηκές τακτικής και ομαλής ακτοπλοϊκής σύνδεσης.

5. α. Στους παραβάτες επιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο ενδέκατο του ν. 2932/2001 (Α' 145).

β. Η άρνηση συμμόρφωσης του πλοιαρχού ή του πληρώματος με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα το οποίο τιμωρείται σύμφωνα με το άρθρο 245 και επόμενα του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ.187/1973, Α' 261).

Άρθρο 26 **Τροποποίηση του ν. 4150/2013**

1. Η παρ. 6 του άρθρου 6 του ν. 4150/2013 (Α' 102), αντικαθίσταται ως εξής:

«6. α) Οι Αξιοματικοί του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, που αναφέρονται στις παραγράφους, 2, 3, 4, 5 και στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 7, στην περίπτωση α' της παραγράφου 8 του άρθρου 56 του παρόντος νόμου, στην περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 13 του π.δ. 33/2009 (Α' 50), και στην παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 2638/1998 (Α' 204), μετατίθενται ή τοποθετούνται, αναλόγως, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατόπιν εισήγησης του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

β) Οι λοιποί ανώτεροι Αξιοματικοί του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής των περιπτώσεων α', β', γ', δ', ε' και στ' του άρθρου 2 του π.δ. 58/2012 (Α' 108), μετατίθενται και τοποθετούνται με απόφαση του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, κατόπιν εισήγησης του αρμόδιου Υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

γ) Η διαταγή μεταθέσεως ή τοποθετήσεως κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο. Οι μετατιθέμενοι ή τοποθετούμενοι δικαιούνται εντός προθεσμίας πέντε (5) εργάσιμων ημερών, η οποία αρχίζει από την επομένη της επίδοσης, να υποβάλλουν ιεραρχικά στη Διεύθυνση Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής άπαξ αίτηση ακύρωσης, τροποποίησης ή αναστολής της διαταχθείσας μετάθεσης ή τοποθέτησης.

Επί των αιτημάτων ακύρωσης, αναστολής ή τροποποίησης αποφάσεων του παρόντος άρθρου αποφασίζει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου.»

2. Μετά από την παράγραφο 4 του άρθρου 27 προστίθεται παράγραφος 4.Α ως εξής:

«4.Α. Χαρακτηρίζονται νομίμως υφιστάμενα κατά θέση, χρήση και δόμηση, το κτίριο της αποθήκης, εμβαδού 44,31 τ.μ. και οριζόμενου από τα στοιχεία (Ξ,Ο,Π,Ρ,Ξ) και το κτίριο του αντλιοστασίου, εμβαδού 30,64 τ.μ. και οριζόμενου από τα στοιχεία (Φ,Σ,Τ,Υ,Φ) ως έχουν, επί συνολικής οικοπεδικής έκτασης των εγκαταστάσεων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Ιονίων Νήσων, εμβαδού 17.542,42 τ.μ., οριζόμενης από τα στοιχεία (Α,Β,Γ,Δ,Ε,Ζ,Η,Θ,Ι,Κ,Λ,Μ,Ν,Ξ,Ο,Π,Α,) όπως απεικονίζονται στο υπό κλίμακα 1:500 από το Νοέμβριο του 2012 τοπογραφικό διάγραμμα του τοπογράφου μηχανικού Παναγιώτη Εφραιμίδη, το οποίο σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύεται με τον παρόντα νόμο και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας (Παράρτημα 1).»

3. Η παρ. 4 του άρθρου 17 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Κάτοχοι άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους ή άδειας διακυβέρνησης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής επιτρέπεται να κυβερνούν βοηθητικά σκάφη υδατοκαλλιέργειών και πλωτά βοηθητικά ναυπηγήματα υδατοκαλλιέργειών μικρότερα των είκοσι (20) μέτρων και σε κάθε περίπτωση ολικής χωρητικότητας μέχρι είκοσι πέντε (25) κόρων.»

4. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 71 η λέξη «ορίων» αντικαθίσταται από τη λέξη «όρων».

Άρθρο 27 **Πλωτές εξέδρες**

Η παρ. 5 του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 (Α' 285) αντικαθίσταται ως εξής:

«5. α. Επιτρέπεται, έναντι οικονομικού ανταλλάγματος και σύμφωνα με τη διαδικασία της περίπτωσης β, να τοποθετούνται στη θάλασσα, χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό, πλωτές εξέδρες επιφάνειας μέχρι εκατό (100) τετραγωνικών μέτρων και για εποχιακή χρήση μέχρι έξι μηνών, για την εξασφάλιση πρόσβασης και για την επιδίωξη σκοπών που προβλέπονται στις κείμενες διατάξεις, καθώς και για πολιτιστικούς σκοπούς.

β. Για την τοποθέτηση και χρήση πλωτής εξέδρας εντός θαλάσσιας ζώνης λιμένα (ΘΖΛ) εκδίδεται απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Γραμματέα Τουριστικών Υποδομών και Επενδύσεων του Υπουργείου Τουρισμού και κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής. Στις περιπτώσεις όπου η πλωτή εξέδρα προβλέπεται να τοποθετείται εκτός ΘΖΛ απαιτείται, πλέον των ανωτέρω, και η σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Κτηματικής Υπηρεσίας.

γ. Για την τοποθέτηση και χρήση πλωτής εξέδρας,

σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου, δεν απαιτείται η διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Δεν επιτρέπεται η χρήση των εξεδρών για εγκατάσταση και λειτουργία εστιατορίων ή κέντρων αναψυχής.

δ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται το ύψος του οικονομικού ανταλλάγματος για την τοποθέτηση και χρήση της πλωτής εξέδρας, ο τρόπος καθορισμού του, ο φορέας και η διαδικασία είσπραξής του, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

ε. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ειδικότερες λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου και ιδίως αυτές που αφορούν σε όρους και σε τεχνικά ζητήματα ή προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι τοποθετούμενες εξέδρες, καθώς και στη συντήρηση και την απομάκρυνσή τους και τις συνθήκες πρόσβασης σε αυτές από και προς την ξηρά.»

Άρθρο 28 **Τροποποίηση του ν. 3709/2008**

1. Η περίπτωση β' της παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 3709/2008 (Α' 213), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β. Να λάβει τροφή και κατάλυμα, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα υπό τους όρους του άρθρου 6 παραγράφος 2 περίπτωση β', εφόσον ο επιβάτης δεν προωθηθεί στον προορισμό του ή δεν υπαναχωρήσει σύμφωνα με τα οριζόμενα στην προηγούμενη περίπτωση α'».

2. Η περίπτωση β' της παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3709/2008, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β. τη συντομότερη μεταφορά του μέχρι τον τελικό προορισμό με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, καθώς και την παροχή τροφής και καταλύματος σε ξενοδοχείο υπό τους όρους του άρθρου 6 παραγράφος 2 περίπτωση β' ή μεταφορά σε χρόνο της επιλογής του. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται επιπρόσθετα ως αποζημίωση η αξία του ναύλου μεταφοράς επιβάτη».

Άρθρο 29

Στην παρ. 1 του άρθρου 15 του π.δ. 519/1976 (Α' 186) προστίθεται περίπτωση γ' ως εξής:

«Προς τα ελληνικά πλοία εξομοιώνονται, ως προς τα φαρικά τέλη, και τα πλοία με σημαία κρατών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον εκτελούν πλόες σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 1 παρ.1 του ν. 3872/2010 (Α' 148), όπως ισχύει.»

Άρθρο 30

Μετά το άρθρο 241 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, Α' 261) προστίθεται άρθρο 241α, ως εξής:

«Άρθρο 241α

Ασθένειες και τραυματισμοί ναυτικών

1. Σε περίπτωση τραυματισμού Έλληνα ναυτικού μέλους πληρώματος πλοίου με ελληνική ή ξένη σημαία, συμβεβλημένου ή μη με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, καθώς και σε περίπτωση τραυματισμού αλλοδαπού ναυ-

τικού μέλους πληρώματος πλοίου με ελληνική σημαία, η αρμόδια Λιμενική ή Προξενική Αρχή προβαίνει στη συλλογή προανακριτικού, πειθαρχικού ή άλλου υλικού σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 243 του Κ.Π.Δ., μόνο εφόσον για την αντιμετώπιση του τραυματισμού απαιτηθεί νοσηλεία εκτός πλοίου ή λόγω του τραυματισμού έχει επέλθει λύση της σύμβασης ναυτολόγησης ή παλιννόστηση του ναυτικού.

2. Στις περιπτώσεις τραυματισμού που δεν συντρέχουν οι παραπάνω προϋποθέσεις, καθώς και για όλες τις περιπτώσεις ασθένειας, η Λιμενική ή Προξενική Αρχή προβαίνει στις ανωτέρω ενέργειες μόνο κατόπιν υποβολής έγγραφης δήλωσης – αίτησης του εμπλεκόμενου ναυτικού ή του πλοιάρχου ή της πλοιοκτήτριας εταιρείας για έλεγχο του περιστατικού.

3. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης, της πειθαρχικής διαδικασίας, καθώς και κάθε σχετικό θέμα.»

Άρθρο 31

Ζητήματα ναυτικής εκπαίδευσης

1. Το άρθρο 1 του ν. 380/1976 (Α' 178), όπως αντικαταστάθηκε από την παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 3454/2006 (Α' 75) και από την παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3667/2008 (Α' 114) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1

1. Καθ' υπέρβαση του εκάστοτε καθοριζόμενου αριθμού εισακτέων σπουδαστών στις Δημόσιες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), εισάγονται υποχρεωτικώς, κατά τη μεταξύ τους σειρά επιτυχίας, εφόσον συγκεντρώνουν τη βαθμολογική βάση επιτυχίας σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις:

α. Μέχρι ποσοστού δέκα τοις εκατό (10%) υποψηφίων εκ τέκνων ή αδελφών αναπήρων και θυμάτων πολέμου και Εθνικής Αντιστάσεως, τέκνων ή αδελφών αναπήρων και θυμάτων ειρηνικής περιόδου ως και υποψηφίων που είναι πολύτεκνοι, κατά την έννοια του άρθρου 1 του ν. 1910/1944 (Α' 229), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 3454/2006 (Α' 75), καθώς και υποψηφίων τέκνων των ανωτέρω πολυτέκνων. Η πολυτεκνική ιδιότητα διατηρείται ισοβίως σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 3454/2006 (Α' 75).

β. Μέχρι ποσοστού τρία τοις εκατό (3%) υποψηφίων γονέων και τέκνων πολυμελών οικογενειών με τρία ζώντα τέκνα από νόμιμο γάμο ή νομιμοποιηθέντα ή νομίμως αναγνωρισθέντα ή υιοθετηθέντα, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων άγαμων μητέρων με τρία μη αναγνωρισθέντα ζώντα τέκνα χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ηλικιακά όρια για την απόκτηση της ιδιότητας αυτής.

γ. Μέχρι ποσοστού δύο τοις εκατό (2%) υποψηφίων: α) ορφανών από τον ένα ή και από τους δύο γονείς ή τέκνων άγαμης μητέρας με ένα ή δύο μη αναγνωρισθέντα τέκνα και β) με γονείς, τέκνα, αδελφια, συζύγους που είναι τυφλοί ή κωφάλαλοι ή νεφροπαθείς, που υποβάλλονται σε αιμοκάθαρση ή πάσχουν από μυϊκή δυστροφία Duchenne ή ανήκουν στην κατηγορία ατόμων ειδικών αναγκών επειδή έχουν κινητικά προβλήματα οφειλόμενα σε αναπηρία άνω του 67%.

Σε περίπτωση ύπαρξης κενών θέσεων των ανωτέρω

περιπτώσεων, αυτές συμπληρώνονται από υποψήφιους της γενικής σειράς.»

2. α. Οι εισφορές προς το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.) των πλοίων με ελληνική σημαία ή των συμβεβλημένων ασφαλιστικά με το Ν.Α.Τ. πλοίων υπό ξένη σημαία, βεβαιώνονται και εισπράττονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατά παρέκκλιση των σχετικών ρυθμίσεων του ν.δ. 99/1973 (Α' 173).

β. Με διάταγμα, το οποίο εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το ύψος και ο τρόπος βεβαίωσης και εισπράξης των εισφορών υπέρ του Κ.Ν.Ε. τα αναγκαστικά μέτρα εισπράξης αυτών, η διαδικασία της απόδοσης των ανωτέρω εισφορών στο Κ.Ν.Ε.. Μέχρι την έκδοση του ανωτέρω διατάγματος, εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 3 του ν.δ. 99/1973 (Α' 173).

3.α. Οι αποδοχές του εκπαιδευτικού προσωπικού με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου (Ι.Δ.Α.Χ.), που υπηρετεί στα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), στις Σχολές Σωστικών Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ) και στη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού/Μετεκπαίδευση Θαλαμηπόλων (ΔΣΕΝ/ΜΕΤ/ΘΑΛ/ΛΩΝ), καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Αιγαίου και Οικονομικών. Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή του εκπαιδευτικού προσωπικού με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου (Ι.Δ.Ο.Χ.) των ανωτέρω κέντρων και σχολών. Η δαπάνη του ανωτέρω προσωπικού βαρύνει τα έσοδα του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης. Η παρούσα διάταξη ισχύει αναδρομικά από την 1η Σεπτεμβρίου 2013.

β. Στους εκπαιδευτικούς βαθμίδας καθηγητή ή αναπληρωτή καθηγητή ή επίκουρου καθηγητή Α.Ε.Ν. που προΐστανται οργανικών μονάδων σύμφωνα με τον οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου καταβάλλεται το επίδομα θέσης ευθύνης σύμφωνα με το άρθρο 18 του ν. 4024/2011 (Α' 226).

4. Για τρία έτη από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, επιτρέπεται κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 151 του ν.δ. 420/1970 (Α' 27), η φοίτηση στη σχολή δυτών Καλύμνου υποψηφίων ηλικίας μέχρι πενήντα ετών για την απόκτηση πτυχίου δύτη, εφόσον οι ενδιαφερόμενοι έχουν τις λοιπές προϋποθέσεις που ορίζονται από το παραπάνω άρθρο.

Άρθρο 32

Ονοματοδοσία εμπορικών λιμένων

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου δύνανται να ονομάζονται ή να μετονομάζονται οι εμπορικοί λιμένες, ύστερα από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του φορέα διαχείρισης του λιμένα και γνώμη της αρμόδιας Διεύθυνσης της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Άρθρο 33

Ζητήματα Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής

1. Το άρθρο 4 του Κώδικα του Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (ν. 3079/2002, Α' 311) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 4
Κατάταξη Υπαξιωματικών Λ.Σ. –ΕΛ.ΑΚΤ.

1. Οι κενές οργανικές θέσεις Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. (Σ.Δ.Υ.Λ.Σ.), για την πλήρωση των οποίων προκηρύσσεται διαγωνισμός με απόφαση Αρχηγού Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., καταλαμβάνονται από υποψηφίους προερχόμενους εξ ιδιωτών ή εκ μονίμων εν ενεργεία Λιμενοφυλάκων που φέρουν το βαθμό του Λιμενοφύλακα, κατόχους πτυχίου Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Α.Ε.Ι.), Πανεπιστημιακού ή Τεχνολογικού Τομέα της ημεδαπής ή ισότιμου και αντίστοιχου της αλλοδαπής, καθώς και από κατόχους πτυχίου Ακαδημίων Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), Πλοίαρχους ή Μηχανικούς. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται τα ποσοστά ανά προέλευση και κατηγορία ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες. Οι υποψήφιοι αυτοί απαιτείται, επιπλέον των ανωτέρω, να έχουν καλή γνώση τουλάχιστον μιας ξένης γλώσσας από εκείνες που αναφέρονται στην υπουργική απόφαση της παραγράφου 3, καθώς και πιστοποίηση γνώσης χειρισμού Η/Υ. Προκειμένου για άνδρες υποψηφίους απαιτείται η εκπλήρωση των στρατιωτικών τους υποχρεώσεων.

2. Το όριο ηλικίας των υποψηφίων που συμμετέχουν στο διαγωνισμό καθορίζεται στα είκοσι οχτώ (28) έτη για τους προερχόμενους εξ ιδιωτών και στα τριάντα δύο (32) έτη για τους προερχόμενους εκ μονίμων εν ενεργεία Λιμενοφυλάκων, οι οποίοι φέρουν το βαθμό του Λιμενοφύλακα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται:

α. Η διαδικασία επιλογής των κατά την παράγραφο 1 υποψηφίων, με εφαρμογή μικτού συστήματος μοριοδότησης και γραπτών εξετάσεων, καθώς και ο συντελεστής βαρύτητας με τον οποίο θα πολλαπλασιάζεται το αποτέλεσμα εκάστης εκ των εν λόγω δύο διαδικασιών, υπό την προϋπόθεση ότι ο συντελεστής βαρύτητας της διαδικασίας μοριοδότησης θα είναι σε κάθε περίπτωση μεγαλύτερος του αντίστοιχου συντελεστή της διαδικασίας γραπτών εξετάσεων και σε ποσοστό τουλάχιστον 70% επί του συνολικού ποσοστού.

β. Τα γενικά και ειδικότερα προσόντα των υποψηφίων, καθώς και τα πρόσθετα προσόντα των μονίμων εν ενεργεία Λιμενοφυλάκων που συμμετέχουν στο διαγωνισμό, τα θέματα διεξαγωγής του διαγωνισμού, των μαθημάτων, της μεθόδου υπολογισμού των μορίων της βαθμολογίας, της υπομέτρησης, των ιατρικών εξετάσεων προς διαπίστωση της υγειονομικής καταλληλότητας των υποψηφίων, η οποία θα κρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 11/2014 (Α' 17), όπως ισχύει, για την σωματική ικανότητα υποψηφίων των Σχολών των Μονίμων Υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, των αθλητικών και ψυχοτεχνικών δοκιμασιών, τα περί καταστροφής των γραπτών δοκιμίων, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που αναφέρεται στην επιλογή και την κατάταξη αυτών.

γ. Ο τρόπος συμπλήρωσης των ποσοστών κάθε προέλευσης ή κατηγορίας όταν αυτά δεν καλύπτονται από τους υποψηφίους αυτής, είτε λόγω μη προσέλευσης είτε λόγω αποτυχίας τους, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες.

δ. Τα θέματα που αφορούν στις Επιτροπές του διαγωνισμού.

4. Ο τελικός πίνακας επιτυχόντων δοκίμων Υπαξιωμα-

τικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που θα εισαχθούν στη Σχολή καταρτίζεται από την οικεία Επιτροπή της παραγράφου 3δ' και θεωρείται από τον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. Οι επιτυχόντες στη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. κατατάσσονται με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Κατά τη διάρκεια φοίτησης στη Σχολή οι δόκιμοι Υπαξιωματικοί Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αμείβονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

5. α. Για την κάλυψη των κενών θέσεων που προκύπτουν πριν από την κατάταξη των επιτυχόντων στη Σχολή, λόγω υποβολής γραπτής παραίτησης, αδικαιολόγητης μη παρουσίας επιτυχόντων κατά το πρώτο δεκάμηρο από την ορισθείσα ημερομηνία κατάταξης ή έλλειψης κατά τον έλεγχο των δικαιολογητικών έστω και ενός προσόντος επιτυχόντος, καλούνται να καταταγούν οι επιλαχόντες της αντίστοιχης κατηγορίας, σύμφωνα με τη σειρά επιτυχίας τους, αφού προηγουμένως, με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διαγραφούν όσοι παραιτήθηκαν ή δεν παρουσιάστηκαν αδικαιολόγητα και όσοι δεν κατείχαν όλα τα νόμιμα προσόντα εισαγωγής στη Σχολή.

β. Για την κάλυψη των κενών θέσεων που προκύπτουν μετά την κατάταξη των επιτυχόντων στη Σχολή, λόγω υποβολής γραπτής παραίτησης καταταγόντων, διαπίστωσης έλλειψης έστω και ενός προσόντος καταταγόντος ή απόλυσης δοκίμου για οποιονδήποτε λόγο από τη Σχολή, καλούνται, εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία έναρξης των μαθημάτων, να καταταγούν οι επιλαχόντες της αντίστοιχης κατηγορίας, σύμφωνα με τη σειρά επιτυχίας τους, αφού προηγουμένως, με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διαγραφούν όσοι παραιτήθηκαν, έπαυσαν να έχουν τα νόμιμα προσόντα ή απολύθηκαν από τη Σχολή.

6. Οι ευδοκίμως αποφοιτώντες από τη Σχολή ονομάζονται Κελευστές Λ.Σ. με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Οι Λιμενοφύλακες που εισάγονται ως δόκιμοι στη Σ.Δ.Υ.Λ.Σ. και από υπαιτιότητά τους δεν ολοκληρώνουν επιτυχώς την φοίτησή τους, είτε ένεκα αποτυχίας στις γραπτές εξετάσεις ή παραιτήσής τους είτε λόγω τελέσεως πειθαρχικού παραπτώματος ή ποινικού αδικήματος, θεωρείται ότι συνεχίζουν να φέρουν το βαθμό του Λιμενοφύλακα που κατείχαν πριν από την είσοδό τους στη Σχολή και, εφόσον δεν επιβληθεί σε αυτούς η καταστατική πειθαρχική ποινή της απόταξης ή δεν αποβληθούν από τη Σχολή για λόγους πειθαρχίας ή υγείας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, παραμένουν στο Σώμα. Οι βαθμοφόροι αυτοί εξελίσσονται χωρίς να προσμετράται ο χρόνος φοίτησής τους στη Σχολή ως χρόνος για τη συμπλήρωση των γενικών τυπικών προς προαγωγή προσόντων τους ή της ανειλημμένης υποχρέωσης ελάχιστου χρόνου παραμονής τους στο Σώμα.»

2. Το άρθρο 5 του ν. 3079/2002 (Α' 311) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 5
Κατάταξη Λιμενοφυλάκων

1. Οι κενές οργανικές θέσεις Λιμενοφυλάκων, για την πλήρωση των οποίων προκηρύσσεται διαγωνισμός με απόφαση Αρχηγού Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., καταλαμβάνονται από υποψηφίους ηλικίας έως είκοσι έξι (26) ετών που είναι κάτοχοι απολυτήριου τίτλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της ημεδαπής, ή ισότιμου και αντίστοιχου τίτλου της

αλλοδαπής. Οι παραπάνω υποψήφιοι απαιτείται, επιπλέον των ανωτέρω, να έχουν καλή γνώση τουλάχιστον μιας (1), εκ των διαληφθεισόμενων στην απόφαση της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, ξένης γλώσσας, καθώς και πιστοποίηση γνώσης χειρισμού Η/Υ. Προκειμένου για άνδρες υποψηφίους απαιτείται η εκπλήρωση των στρατιωτικών τους υποχρεώσεων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται:

α. Η διαδικασία επιλογής των κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου υποψηφίων, με εφαρμογή μικτού συστήματος μοριοδότησης και γραπτών εξετάσεων, καθώς και ο συντελεστής βαρύτητας με τον οποίο θα πολλαπλασιάζεται το αποτέλεσμα εκάστης εκ των εν λόγω δύο διαδικασιών, υπό την προϋπόθεση ότι ο συντελεστής βαρύτητας της διαδικασίας μοριοδότησης θα είναι σε κάθε περίπτωση μεγαλύτερος του αντίστοιχου συντελεστή της διαδικασίας γραπτών εξετάσεων και σε ποσοστό τουλάχιστον 70% επί του συνολικού ποσοστού.

β. Οι ειδικότητες - κατηγορίες υποψηφίων, το ποσοστό των θέσεων επί του συνολικού αριθμού προκηρυσσομένων θέσεων που θα καλυφθεί από κάθε ειδικότητα - κατηγορία, τα γενικά και ειδικότερα προσόντα των υποψηφίων, το ελάχιστο όριο του γενικού βαθμού απολυτήριου τίτλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης για τη συμμετοχή υποψηφίου ανά ειδικότητα κατηγορία, τα θέματα διεξαγωγής του διαγωνισμού, των μαθημάτων, της μεθόδου υπολογισμού των μορίων της βαθμολογίας, της υψομέτρησης, των ιατρικών εξετάσεων προς διαπίστωση της υγειονομικής καταλληλότητας των υποψηφίων η οποία θα κρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 11/2014 (Α' 17), όπως ισχύει, για τη σωματική ικανότητα υποψηφίων των Σχολών των Μονιμών Υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, των αθλητικών και ψυχοτεχνικών δοκιμασιών, τα περί καταστροφής των γραπτών δοκιμών, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που αναφέρεται στην επιλογή και την κατάταξη αυτών.

γ. Ο τρόπος συμπλήρωσης των ποσοστών κάθε ειδικότητας - κατηγορίας όταν αυτά δεν καλύπτονται από τους υποψηφίους αυτής, είτε λόγω μη προσέλευσης είτε λόγω αποτυχίας τους, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες.

δ. Τα θέματα που αφορούν στις Επιτροπές του διαγωνισμού, οι οποίες συγκροτούνται με Απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

3. Ο τελικός πίνακας επιτυχόντων δοκίμων Λιμενοφυλάκων που θα εισαχθούν στη Σχολή καταρτίζεται από την οικεία Επιτροπή της παραγράφου 2δ' του παρόντος άρθρου και θεωρείται από τον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. Οι επιτυχόντες στη Σχολή Λιμενοφυλάκων κατατάσσονται με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. α. Για την κάλυψη των κενών θέσεων που προκύπτουν πριν από την κατάταξη των επιτυχόντων στη Σχολή, κατόπιν υποβολής γραπτής παραίτησης, αδικαιολόγητης μη παρουσίας των επιτυχόντων κατά το πρώτο δεκάημερο από την ορισθείσα ημερομηνία κατάταξης ή έλλειψης κατά τον έλεγχο των δικαιολογητικών έστω και ενός προσόντος επιτυχόντος, καλούνται να καταταγούν οι επιλαχόντες της αντίστοιχης κατηγορίας, σύμφωνα με τη σειρά επιτυχίας τους, αφού προηγουμένως, με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., διαγραφούν όσοι παραιτήθηκαν ή δεν παρουσιάστηκαν αδικαιολόγητα και όσοι διαπιστώθηκε, ότι δεν κατείχαν τα νόμιμα προ-

σόντα για εισαγωγή στη Σχολή.

β. Για την κάλυψη των κενών θέσεων που προκύπτουν μετά την κατάταξη των επιτυχόντων στη Σχολή, κατόπιν υποβολής γραπτής παραίτησης καταταγόντων, διαπίστωσης έλλειψης έστω και ενός προσόντος καταταγόντος ή απόλυσης δοκίμου για οποιονδήποτε λόγο από τη Σχολή, καλούνται εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία έναρξης των μαθημάτων να καταταγούν οι επιλαχόντες της αντίστοιχης κατηγορίας, σύμφωνα με τη σειρά επιτυχίας τους, αφού προηγουμένως, με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., διαγραφούν όσοι παραιτήθηκαν και όσοι έπαυσαν να έχουν τα νόμιμα προσόντα ή απολύθηκαν από τη Σχολή.

5. Οι ευδοκίμως αποφοιτώντες από τη Σχολή, ονομάζονται Λιμενοφύλακες με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. α. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 10 του π.δ. 81/2012 (Α' 139) προστίθεται περίπτωση γ' ως εξής:

«γ) Επιπλέον των ανωτέρω απαιτείται να έχουν διανύσει χρόνο τριών (3) ετών υπηρεσίας σε Διεύθυνση της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Της διάταξης αυτής εξαιρούνται όσοι κατέχουν το βαθμό του Υποπλοιάρχου κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος».

β. Η παρ. 2 του άρθρου 10 του π.δ. 81/2012 (Α' 139) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«δ) Οι ανώτεροι Αξιωματικοί για την προαγωγή τους στο βαθμό του Αρχιπλοιάρχου απαιτείται να έχουν υπηρετήσει ως ανώτεροι αξιωματικοί τουλάχιστον δύο (2) έτη σε Λιμενική Αρχή ή Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (Α-ΕΝ) ή Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ή Περιφερειακή Υπηρεσία Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και τουλάχιστον δυο (2) έτη σε Διεύθυνση ή Υπηρεσία της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Της διάταξης αυτής εξαιρούνται όσοι κατέχουν το βαθμό του Πλοιάρχου κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος».

γ. Η παρ. 13 του άρθρου 11 του π.δ. 81/2012 (Α' 139), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«13. Αξιωματικοί που δεν έχουν συμπληρώσει τα τυπικά προς προαγωγή προσόντα παραμένουν στον ίδιο βαθμό μέχρι τη συμπλήρωσή τους, επανερχόμενοι κατόπιν αυτής στην αρχική τους θέση στην επετηρίδα».

4. Καταργείται η περίπτωση ε' της παραγράφου 2 του άρθρου 5 και η παράγραφος 5 του άρθρου 7 του π.δ. 81/2012 (Α' 139).

5. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παρ. 1 του άρθρου 28 του π.δ. 81/2012 (Α' 139), αντικαθίσταται ως εξής :

«Σε αθλητές ή αθλήτριες που έχουν καταλάβει μια από τις τρεις πρώτες θέσεις σε ατομικό ή ομαδικό άθλημα σε παγκόσμιο πρωτάθλημα και υπηρετούν ως Λιμενοφύλακες ή Υπαξιωματικοί Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.».

6. Οι δοκιμοί Αξιωματικοί, Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και Λιμενοφύλακες, των οποίων η φοίτηση στις αντίστοιχες παραγωγικές σχολές, διακόπτεται λόγω σωματικής ανικανότητας που προήλθε από νόσο, πάθηση ή τραύμα κατά την εκτέλεση υπηρεσίας και ένεκα αυτής, δύνανται να μετατάσσονται στην κατάσταση της υπηρεσίας γραφείου, κρίνόμενοι από την αρμόδια Υγειονομική Επιτροπή με βάση τον ειδικό πίνακα νοσημάτων, παθήσεων και βλαβών του π.δ. 11/2014 (Α' 17), όπως ισχύει κάθε φορά. Οι ανωτέρω

εντάσσονται στο τέλος της αντίστοιχης επετηρίδας του βαθμού τους, του έτους ονομασίας της εκπαιδευτικής τους σειράς, ενώ κατά λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 4 του π.δ. 37/2012 (Α' 75), όπως ισχύει κάθε φορά.

7. Η αντιστοιχία του βαθμού του Λιμενοφύλακα με εκείνους των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας, είναι η προβλεπόμενη στην παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. δ. 530/1970 (Α' 100), σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 57 του ν. 1481/1984 (Α' 152).

8. Η παράγραφος 1 του άρθρου 159 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α' 261), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Οι προϊστάμενοι των Λιμενικών Αρχών και οι υπό τις διαταγές τους υπηρετούντες Αξιωματικοί, Ανθυποσπιστές, Υπαξιωματικοί Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής και Λιμενοφύλακες, ασκούν στην περιφέρεια δικαιοδοσίας τους όλα τα δικαιώματα και καθήκοντα γενικών ανακριτικών υπαλλήλων σε σχέση προς τα εγκλήματα που τελέστηκαν σε αυτή. Οι Λιμενοφύλακες ασκούν τα ανωτέρω δικαιώματα και καθήκοντα, μετά τη συμπλήρωση τριών ετών υπηρεσίας από την κατάταξή τους στη Σχολή Δοκίμων Λιμενοφυλάκων.»

9. Για την υποβολή αίτησης μετά δικαιολογητικών συμμετοχής σε κάθε διαγωνισμό Κατάταξης στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., απαιτείται επιπλέον η προσκόμιση παραβόλου ύψους δέκα (10) ευρώ. Τα ποσά που θα προκύψουν από την καταβολή των εν λόγω παραβόλων αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού. Το ποσό του παραβόλου μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

10. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να συγκροτούνται για το ίδιο έτος πλείονα του ενός πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια Ανακριτικά Συμβούλια, πλην εκείνων που αφορούν τους Ανώτατους Αξιωματικούς και Πλοιάρχους Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., μετά από πρόταση της Διεύθυνσης Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. Στην περίπτωση αυτή οι υποθέσεις παραπέμπονται κατά προτεραιότητα, με κριτήριο το χρόνο παραγραφής, το χρόνο λήξης επιβληθείσας αυτεπάγγελτης διαθεσιμότητας, καθώς και επικείμενη αποστρατεία του εγκαλουμένου λόγω συμπλήρωσης συντάξιμης υπηρεσίας. Κατά τα λοιπά, για τη συγκρότηση, σύνθεση και λειτουργία των ανωτέρω Ανακριτικών Συμβουλίων, εφαρμόζονται οι διατάξεις του π.δ. 187/2004 (Α' 164), όπως ισχύουν. Για το έτος δημοσίευσης του παρόντος, είναι δυν.α.τ.η η εφαρμογή της παρούσας διάταξης, από την ισχύ του παρόντος νόμου, κατά παρέκκλιση της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 2 του π.δ. 187/2004.

11. Στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που υπηρετεί στα περιπολικά, ναυαγοσωστικά και αντιρρυσπαντικά πλοία/σκάφη καταβάλλεται ημερήσια αποζημίωση σε βάρος των πιστώσεων που εγγράφονται για το σκοπό αυτό στον προϋπολογισμό εξόδων του Λιμενικού Σώματος. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης, οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά δαπάνης.

12. Οι κενές οργανικές θέσεις από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 56 του ν. 4150/2013 (Α' 102), οι οποίες εξακολουθούν να υφίστανται και μετά τη διενέργεια διαγωνισμού για την κατάταξη υποψηφίων στις παραγωγικές Σχολές Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής,

μπορεί, εφόσον υπάρχουν επιτακτικές υπηρεσιακές ανάγκες, να συμπληρώνονται από τους πίνακες των επιλαχόντων του οικείου διαγωνισμού, εντός ενός έτους από την ολοκλήρωσή του, και οι επιλαχόντες αυτοί κατατάσσονται ως νέα εκπαιδευτική σειρά. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία εκδίδεται μετά από έγκριση της επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006 όπως ισχύει σε χρόνο μεταγενέστερο της Προκήρυξης για την ανάγκη κάλυψης των θέσεων αυτών, καθορίζεται ο αριθμός των επιλαχόντων που θα καταταγούν για τη συμπλήρωση του αριθμού αυτού και κάθε άλλη αναγκαία πράξη.

Άρθρο 34

Ζητήματα Πλοηγικής Υπηρεσίας

1. Στο ναυτικό προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων που μετακινείται στο Εσωτερικό προς εκτέλεση Υπηρεσίας, παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής, σε βάρος της διαχείρισης του Πλοηγικού Σταθμού, από τον οποίο μετακινείται, της παγίας προκαταβολής του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, μέχρι και του 75% του συνολικά δικαιούμενου ποσού, κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου και εγκρίσεως του Προϊσταμένου του Πλοηγικού Σταθμού.

2. Η δεύτερη παράγραφος του εδαφίου 1 της παρ. 1 του άρθρου 213 του ν. 4072/2012 (Α' 86) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η αρμοδιότητα και η, μετά την εκκαθάριση των ναυτολογίων, διαχείριση των ειδικών λογαριασμών «Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης» (Κ.Ν.Ε.) και «Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας» (Κ.Π.Υ.) ασκείται από 1.4.2012 από τις αντίστοιχες αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου».

3. α. Οι αποδοχές του ναυτικού προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας διαμορφώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του β.δ. 198/1966 (Α' 48) και εξαιρούνται από τις διατάξεις του ν. 4024/2011 (Α' 226), καθώς και από τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν. 3833/2010 (Α' 40) από το χρόνο που αυτές ίσχυαν.

β. Οποιοσδήποτε αποδοχές έχουν καταβληθεί στο ανωτέρω προσωπικό, σύμφωνα με τις διατάξεις του β.δ. 198/1966 (Α' 48), θεωρείται ότι καταβλήθηκαν νομίμως έως τη 30.6.2013.

γ. Από 1.7.2013 η παρ. 1 του άρθρου 1 του β.δ. 198/1966 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ως μηνιαίο βασικό μισθό του προσωπικού των Πλοηγικών Σταθμών ορίζονται οι εκάστοτε ισχύοντες, αντίστοιχοι βασικοί μισθοί των πληρωμάτων των ελληνικών επιβατηγών πλοίων εσωτερικού σύμφωνα με τις κάτωθι διακρίσεις:

α) για τους Αρχιπλοηγούς ο του Πλοιάρχου αυξημένος κατά 23,50%,

β) για τους Πλοηγούς και βοηθούς Πλοηγών ο του Πλοιάρχου αυξημένος κατά 12,50%,

γ) για τους Κυβερνήτες ο του Ναυκλήρου αυξημένος κατά 26,50%,

δ) για τον Αρχιμηχανοδηγό ο του Μηχανοδηγού Α' τάξεως αυξημένος κατά 19%,

ε) για τους Μηχανοδηγούς ο του Μηχανοδηγού Α' τάξεως αυξημένος κατά 13%,

στ) για τον Αποθηκάριο και Ξυλουργό ο του Ναυκλήρου αυξημένος κατά 13%,

ζ) για τους Λεμβούχους ο του Ναύτου αυξημένος κατά 13%.»

δ. Οποιοσδήποτε αποδοχές έχουν καταβληθεί στο ναυτικό προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας από 1.7.2013 και εφεξής, καθ' υπέρβαση των προβλεπομένων στην παράγραφο 2 του παρόντος επιστρέφονται στο «Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας» ως μη νομίμως καταβληθείσες.

Η επιστροφή γίνεται με παρακράτηση από τις μηνιαίες αποδοχές σε ισόποσες δόσεις μέχρι 31 Μαρτίου 2014.

ε. Τα επιδόματα εορτών Χριστουγέννων και Πάσχα και το επίδομα αδείας παύουν να καταβάλλονται στο προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας από 1.1.2013. Οποιαδήποτε ποσά έχουν καταβληθεί στο προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας από 1.1.2013 και εφεξής για την αιτία αυτή επιστρέφονται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, ως μη νομίμως καταβληθείσες.

στ. Από το συνολικό ποσό των εσόδων του «Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας», ποσοστό 8% παρακρατείται και αποδίδεται ανά τρίμηνο στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού και εκκαθάρισης των εσόδων του «Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας», τα αρμόδια προς τούτο όργανα, η διαδικασία παρακράτησης και απόδοσης υπέρ του Κρατικού Προϋπολογισμού του ποσοστού της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 35

Οι δαπάνες τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (G.M.D.S.S) συμπεριλαμβανομένου του συστήματος NAVTEX, από 1.1.2013 έως και την υπογραφή της σύμβασης με τον ανάδοχο που θα προκύψει από τη διαγωνιστική διαδικασία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., αναγνωρίζονται ως «κοινωνικές δαπάνες» σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου δευτέρου του ν. 2257/1994 (Α' 197) και θα βαρύνουν τις πιστώσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ως δικαιολογητικά της ανωτέρω δαπάνης αναγνωρίζονται αποκλειστικά το εκδοθέν τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών, οι αποφάσεις ανάληψης υποχρέωσης και οι σχετικές βεβαιώσεις περί των παρεχόμενων υπηρεσιών από τις αρμόδιες Διευθύνσεις.

Άρθρο 36

Μέγιστος χρόνος παραμονής σε θέση ευθύνης της ίδιας Υπηρεσίας

Ο μέγιστος χρόνος παραμονής σε θέση Διευθυντή Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή Προϊσταμένου Λιμενικής Αρχής δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τρία (3) έτη συνεχόμενα στην ίδια Υπηρεσία.

Άρθρο 37

Οδοιπορικά Έξοδα προσωπικού Λιμενικού Σώματος

1. Τα στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δικαιούνται οδοιπορικών εξόδων που βαρύνουν τον προϋπολογισμό εξόδων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, εφόσον μετακινού-

νται με πρωτοβουλία της Υπηρεσίας στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό, με σκοπό την αντιμετώπιση των συναφών δαπανών λόγω των μετακινήσεων αυτών.

2. Με διάταγμα το οποίο εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζονται:

α) Τα στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία δικαιούνται οδοιπορικών εξόδων.

β) Οι περιπτώσεις μετακινήσεων οι οποίες παρέχουν δικαίωμα καταβολής οδοιπορικών εξόδων, καθώς και τα αρμόδια όργανα για την έγκρισή τους.

γ) Το είδος και το ύψος των δαπανών οδοιπορικών εξόδων.

δ) Τα μέσα μεταφοράς και οι δικαιούμενες κατηγορίες θέσεως κατά βαθμό δικαιούχου.

ε) Οι περιπτώσεις μετακινήσεων κατά τις οποίες επιτρέπεται η χρήση ιδίου μεταφορικού μέσου.

στ) Τα εξαρτώμενα από τους δικαιούχους πρόσωπα της οικογενείας τους, των οποίων οι μετακινήσεις βαρύνουν τον προϋπολογισμό εξόδων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

ζ) Οι περιπτώσεις καταβολής οδοιπορικών εξόδων σε τρίτους οι οποίοι μετακινούνται κατ' εντολή και επ' ωφελεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

3. Η ημερήσια αποζημίωση των οδοιπορικών εξόδων των μετακινούμενων στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δεν μπορεί να είναι μικρότερη ή μεγαλύτερη από το καθοριζόμενο κάθε φορά κατώτατο ή ανώτατο όριο ημερήσιας αποζημίωσης των δημοσίων υπαλλήλων και των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων αντίστοιχα.

4. Οι δόκιμοι Αξιωματικοί Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., Υπαξιωματικοί Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Λιμενοφύλακες λογίζονται ότι φέρουν το βαθμό για τον οποίο εκπαιδεύονται, για τα οδοιπορικά έξοδα και τις ειδικές αποζημιώσεις τους.

5. Μέχρι την έκδοση του διατάγματος του παρόντος άρθρου, τα στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. συνεχίζουν να εξομολώνονται με τα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού ως προς τα οδοιπορικά έξοδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 129 του ν. 3079/2002 (Α' 311).

Άρθρο 38

Αντικατάσταση Κεφαλαίου Γ' του Μέρους Έκτου του ν. 3079/2002

Το Κεφάλαιο Γ' του Μέρους Έκτου του ν. 3079/2002 «Κύρωση του Κώδικα Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος» (Α' 311) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ –ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ

Άρθρο 136

Σύσταση Οργάνωσης Στελέχωσης

1. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου συνιστώνται στις Περιφερειακές Υπηρεσίες Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Κλιμάκια Ειδικών Αποστολών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Κ.Ε.Α./Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.) τα οποία έχουν ως κύρια αποστολή τη λήψη εξειδικευμένων μέτρων προστασίας, ασφάλειας και εν γένει τάξης στο χώρο ευθύνης Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.. Η οργάνωση και η λειτουργία τους, καθορίζονται με Κανονισμό που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3β του άρθρου 126 του παρόντος νόμου, όπως

τροποποιήθηκε με το άρθρο 41 του ν. 4029/2011 (Α' 245) και ισχύει. Με τον ίδιο Κανονισμό ρυθμίζονται επίσης θέματα σχετικά με τις διαδικασίες στελέχωσης, τα χρησιμοποιούμενα μέσα, τον εξοπλισμό, την επιλογή, τις προϋποθέσεις παραμονής, την εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, που αφορά τα ανωτέρω Κλιμάκια.

2. Τα Κ.Ε.Α./Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. υπάγονται επιχειρησιακά στον προϊστάμενο της κατά τόπο αρμόδιας Περιφερειακής Διοίκησης Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. και εποπτεύονται από την αρμόδια κάθε φορά Διεύθυνση του Υ.Ν.Α.. Τα Κ.Ε.Α./Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. στελεχώνονται με προσωπικό του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., που έχει αποφοιτήσει με επιτυχία από ειδικό σχολείο, το οποίο λειτουργεί με μέριμνα της Διεύθυνσης του προηγούμενου εδαφίου.

3. Στο προσωπικό των Κ.Ε.Α./Λ.Σ – ΕΛ.ΑΚΤ., που διαθέτει τα προσόντα της παραγράφου 2, χορηγείται ένα από τα επιδόματα που προβλέπονται αναλόγως για το αντίστοιχο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, υπό τους αυτούς όρους και προϋποθέσεις.»

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Άρθρο 39

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος των διατάξεων του παρόντος νόμου καταργούνται τα άρθρα 1 έως 14 του ν. 2743/1999 (Α' 211), εκτός της παραγράφου 2 του άρθρου 8 και της παραγράφου 6 του άρθρου 9 η οποία αναριθμήθηκε σε 5 με την παράγραφο 16 του άρθρου 40 του ν. 3182/2003 (Α' 220), το άρθρο 40 του ν. 3182/2003 (Α' 220), η παρ. 2 του άρθρου 42 του ν. 3182/2003 (Α' 220), το άρθρο 64 του ν. 3842/2010 (Α' 58), η περίπτωση ιγ' της παρ.4 του άρθρου 17 του ν. 3833/2010 (Α' 40), το εδάφιο στ της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και το άρθρο 8 του ν. 2575/1998 (Α' 23), το άρθρο 1 του π.δ. της 1ης Μαρτίου 1927 «Περί ιδρύσεως «Οίκου Ναύτου» (Α' 32), το άρθρο 1 του διατάγματος της 20ης 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), η παράγραφος 4 του άρθρου 93 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού δικαίου (ν.δ. 187/1973 Α' 261), το π.δ. 56/1977 (Α' 22), το από 3.1.1937 διάταγμα «Περί συνθέσεως των Διοικητικών Συμβουλίων των Γραφείων Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας και του τρόπου λειτουργίας αυτών» (Α' 9), η υπ' αριθμ. 2214.1/8/90/4.9.1990 απόφαση (Β' 639), η υπ' αριθμ. 70055/2703/9.4.1982 απόφαση (Β' 205), καθώς και κάθε διάταξη στο μέρος που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 40 Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά σε επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 12 Μαρτίου 2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
Ι. Στουρνάρας	Δ. Αβραμόπουλος
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Ι. Μιχελάκης	Κ. Χατζηδάκης
ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
Κ. Αρβανιτόπουλος	Π. Παναγιωτόπουλος
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ	ΥΓΕΙΑΣ
Κ. Μητσοτάκης	Σπ. - Α. Γεωργιάδης
ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
Ι. Βρούτσης	Α. Τσαυτάρης
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
Ι. Μανιάτης	Χ. Αθανασίου
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Ν. – Γ. Δένδιας	Όλγα Κεφαλογιάννη

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Μ. Βαρβιτσιώτης

Αριθμ. 46/1 / 2014

ΕΚΘΕΣΗ**Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους**
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)**στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις»**

Α. Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου, επανακαθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τα τουριστικά πλοία και ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ειδικότερα:

Ι. ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Επανακαθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο για τα τουριστικά πλοία και προβλέπονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

1. Προσδιορίζεται, εκ νέου, η έννοια των όρων, που είναι απαραίτητοι για την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων. (άρθρο 1)

2.α. Προβλέπεται η εγκατάσταση στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών Μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών, κατά τα οριζόμενα, με σκοπό την καταχώριση του συνόλου των απαιτούμενων στοιχείων των Υπουργείων Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, για τις αρμόδιες φορολογικές, τελωνειακές και ελεγκτικές υπηρεσίες.

β. Προσδιορίζονται οι κατηγορίες των πλοίων, που εγγράφονται υποχρεωτικά στο Μητρώο, καθώς και τα στοιχεία που καταχωρίζονται σε αυτό από τις αρμόδιες Υπηρεσίες.

- Η μη εγγραφή πλοίου στο εν λόγω Μητρώο συνεπάγεται την απώλεια ευεργετημάτων (φορολογικών ή άλλων απαλλαγών) της κείμενης σχετικής νομοθεσίας.

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έκδοση, με κοινή υπουργική απόφαση, του Κανονισμού Διαχείρισης της Λειτουργίας και Αυτοματοποιημένης Πρόσβασης, όπου ορίζεται η διαδικασία διασύνδεσης και επικοινωνίας μεταξύ των δύο Υπουργείων και ο τρόπος καταγραφής των πληροφοριών και στοιχείων.

-Με όμοια κοινή υπουργική απόφαση καθορίζονται και οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες, στις οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, επίσης, καθορίζεται η διαδικασία καταχώρισης και μεταβολής των στοιχείων του Μητρώου.

δ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη χορήγηση βεβαίωσης για τα στοιχεία του Μητρώου και βεβαίωσης από τη Φορολογική και Τελωνειακή Διοίκηση. (άρθρο 2)

3.α. Επαναπροσδιορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, για την οποία απαιτείται εφεξής: i) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και ii) καταχώριση των στοιχείων του πλοίου στο Μητρώο.

β. Ορίζεται ότι για τη εκμετάλλευση του πλοίου αναψυχής απαιτείται σύμβαση ολικής ναύλωσης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από οκτώ (8) ώρες.

γ. Μερική ναύλωση απαγορεύεται, ενώ επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι και δύο (2) συμβάσεων ολικής ναύλωσης μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο. (άρθρο 3)

4.α. Επανακαθορίζεται, μειούμενος, ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης που πρέπει να συμπληρώνουν ανά τριετία (αντί ανά πενταετία που ισχύει σήμερα) τα ε-

παγγελματικά πλοία αναψυχής, ανάλογα με την κατηγορία τους.

- Επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους-μέλους της ΕΕ, για τα οποία έχει καταβληθεί ο αναλογών Φ.Π.Α., κατά την εισαγωγή ή την απόκτηση, χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί, δεν έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

β. Παρέχεται η δυνατότητα παροπλισμού επαγγελματικού πλοίου αναψυχής από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, για χρονικό διάστημα από ένα (1) έως τρία (3) έτη, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Ορίζεται ότι, το χρονικό διάστημα για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, αναστέλλεται σε περίπτωση κατάσχεσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η απαγόρευση απόπλου. (άρθρα 4 έως 6)

5.α. Ρυθμίζονται εκ νέου θέματα σχετικά με το ναυλοσύμφωνο και ειδικότερα σχετικά με τις υποχρεώσεις των ναυλωτών και των εκναυλώνων προς τις αρμόδιες υπηρεσίες σε σχέση με αυτό.

β. Επιτρέπεται στα πλοία αναψυχής μέχρι είκοσι τέσσερα (24) μέτρα μήκος, να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρέτει σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα.

- Τα εν λόγω πλοία επιτρέπεται, επίσης, να ναυτολογούν πλήρωμα ασφαλισμένο στο Ν.Α.Τ., χωρίς την υποχρέωση τήρησης, έναντι του Ν.Α.Τ. ή των Λιμενικών Αρχών, οποιασδήποτε οργανικής σύνθεσης. (άρθρα 7, 8)

6. Επιτρέπεται η ιδιοχρησιμοποίηση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή προς αναψυχή, για το χρονικό διάστημα που αυτό δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης, με την προϋπόθεση να έχει δηλωθεί και καταχωρηθεί στο οικείο Μητρώο. Στην περίπτωση αυτή δεν παρέχεται καμία απαλλαγή από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, τον Φ.Π.Α., τους δασμούς ή τις επιβαρύνσεις καυσίμων, λιπαντικών και λοιπών αγαθών με τα οποία εφοδιάζονται τα πλοία. (άρθρο 9)

7.α. Ορίζεται ότι τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία ή σημαία κρατών-μελών της ΕΕ, εφοδιάζονται με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.), διάρκειας ισχύος αορίστου χρόνου.

β. Καθορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, για την έκδοση και τη θεώρηση του ΔΕ.Κ.Π.Α., μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και το αποδεικτικό πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ).

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με κοινή υπουργική απόφαση, του τύπου του ΔΕ.Κ.Π.Α., των κριτηρίων και των προϋποθέσεων θεώρησης και ανανέωσής του, της διάρκειας ισχύος, της διαδικασίας αντικατάστασής του σε περίπτωση απώλειας, του καταβαλλόμενου τέλους που αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού κ.λπ..

δ. Απαιτείται ο εφοδιασμός, από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή, κάθε ιδιωτικού πλοίου αναψυχής τρίτης χώρας, κατά την είσοδο σε ελληνικά λιμάνια, με τριπλότυπο Δελτίο Κίνησης, για την έκδοση του οποίου είναι απαραίτητη η προσκόμιση αποδεικτικού πληρωμής του ΤΠΠ.

ε. Ορίζεται ρητά ότι, στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, τα οποία εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, δεν παρέχονται απαλλαγές από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, τον Φ.Π.Α., τους δασμούς ή επιβαρύνσεις καυσίμων και λιπαντικών, που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

στ. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, επίσης, δεν υποχρεούνται σε οργανική σύνθεση πληρώματος, τυχόν δε πρόσληψη ναυτικού ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ. δεν γεννά υποχρέωση συμπλήρωσης ή ασφάλισης στο Ν.Α.Τ. άλλου ναυτικού, πλην του προσληφθέντος. (άρθρο 10, 11)

8. Επανακαθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις δραστηριοποίησης των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων. Ειδικότερα:

α. Προσδιορίζονται τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την εκμετάλλευση των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων.

β. Προσδιορίζεται ο σκοπός του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού, η διάρκεια αυτού και το είδος των εισιτηρίων των επιβατών.

- Με υπουργική απόφαση, μπορεί να ρυθμίζεται η έκδοση εισιτηρίων με ηλεκτρονικό τρόπο.

γ. Επιτρέπεται η εκτέλεση ταξιδιού μεγαλύτερης διάρκειας, κατά την οποία περιλαμβάνεται τη διανυκτέρευση των επιβατών σε κατάλυμα της ξηράς, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις. (άρθρο 12)

9.α. Προσδιορίζονται τα πρόστιμα που επιβάλλονται, ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές κυρώσεις και κυρώσεις της ισχύουσας τελωνειακής και φορολογικής νομοθεσίας, για την εκναύλωση τόσο των επαγγελματικών όσο και των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, κατά παράβαση των οριζόμενων διατάξεων (κυμαίνονται από 5.000 έως 25.000 ευρώ και από 10.000 έως 50.000 ευρώ, αντίστοιχα).

- Τα προαναφερόμενα πρόστιμα αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού, το ύψος των οποίων εξαρτάται από συγκεκριμένους παράγοντες (συνθήκες τέλεσης της παράβασης, βαθμός επανάληψης αυτής, βλάβη που προκλήθηκε κ.λπ.).

- Σε περίπτωση παράβασης καθ' υποτροπή, τα όρια του προστίμου διπλασιάζονται.

- Κατά των αποφάσεων επιβολής προστίμου επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία αναστέλλει την εκτέλεση.

β. Στους παραβάτες των προβλεπόμενων, για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, διατάξεων επιβάλλεται πρόστιμο κατά τα προβλεπόμενα στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 157 του ν.δ.187/1973).

γ. Τα όρια των προαναφερόμενων προστίμων μπορούν να τροποποιούνται με κοινή υπουργική απόφαση. (άρθρο 13)

10.α. Απαλλάσσονται της φορολογίας, που επιβάλλεται σε ιδιωτικά πλοία αναψυχής (ν. 27/1975), τα χαρακτηρισμένα ως ναυταθλητικά σκάφη, κάθε τύπου ιστιοφόρα ή κωπήλατα, τα οποία ανήκουν στους αναγνωρισμένους ναυτικούς Ομίλους ή ναυτικά σωματεία ή σε μέλη τούτων, είναι καταχωρισμένα στα οικεία Μητρώα αυτών και προορίζονται αποκλειστικά είτε για την προπόνηση των ναυταθλητών, είτε για τη συμμετοχή σε αγώνες.

β. Καταργείται η ατομική ερασιτεχνική άδεια αλιείας και η υποχρέωση εφοδιασμού του σκάφους με αντίστοιχη ερασιτεχνική άδεια για τη διενέργεια θαλάσσιας αλιείας, με την επιφύλαξη των απαγορεύσεων και περιορισμών της ισχύουσας νομοθεσίας.

γ. Επιτρέπεται η μετακίνηση και κυκλοφορία των πλοίων αναψυχής των επιβατικών πλοίων και των μικρών σκαφών συγκεκριμένης χωρητικότητας, εφόσον είναι ασφαλισμένα, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Παρέχεται, με υπουργική απόφαση, η δυνατότητα α-

ναπροσαρμογής του ύψους των οριζόμενων ασφαλιστικών ποσών, καθορισμού των ασφαλιστικών ποσών ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου και ρύθμισης κάθε άλλου σχετικού θέματος.

ε. Επιτρέπεται στο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης αδειοδότησης τουριστικού λιμένα να απομακρύνει, με απόφασή του, τα εγκαταλελειμμένα πλοία αναψυχής και ναυάγια από τη χερσαία και θαλάσσια ζώνη του λιμένα και να τα φυλάσσει σε χερσαίο χώρο.

στ. Επιτρέπεται, επίσης: i) η ανέλκυση στην ξηρά και η καθέλκυση στη θάλασσα πλοίων αναψυχής και μικρών σκαφών χωρίς αντίστοιχη άδεια από την αρμόδια αρχή και ii) η εκναύλωση, σύμφωνα με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, για πλοίο αναψυχής για το οποίο έχει συναφθεί χρηματοδοτική μίσθωση.

ζ. Ορίζεται ότι, το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, που δεν πραγματοποιεί τον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης, οφείλει να αποδώσει στις αρμόδιες αρχές:

i) τον Φ.Π.Α. για την εισαγωγή και απόκτησή του και ii) τους ανάλογους δασμούς και φόρους για τα καύσιμα, λιπαντικά και λοιπά αγαθά για τους οποίους είχε απαλλαγεί.

η. i) Καθορίζεται ο τρόπος διαμόρφωσης της φορολογητέας αξίας των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, για τα οποία ανακύπτει η υποχρέωση καταβολής Φ.Π.Α., στην περίπτωση λήξης της ισχύουσας άδειας του ν. 2743/1999 ή της επαγγελματικής δραστηριότητας.

- Η προκύπτουσα, κατά τα προβλεπόμενα, αξία μειώνεται σταδιακά λόγω παλαιότητας, από 20% έως 90%, ανάλογα με τα χρόνια του πλοίου (από το πρώτο έως και το δέκατο πέμπτο έτος).

ii) Επεκτείνεται η εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης και για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας και την επιβολή άλλων φόρων, εκτός Φ.Π.Α., για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία αναψυχής του παρόντος νόμου, τα οποία (άρθρο 14)

11.α. Περιλαμβάνονται μεταβατικής ισχύος ρυθμίσεις, σχετικά με την: i) δυνατότητα εκτέλεσης συμβάσεως ολικής ναύλωσης (ναυλοσύμφωνο) των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής που διαθέτουν άδειες του ν. 2743/1999, των οποίων παρατείνεται η ισχύς για το σκοπό αυτόν, μέχρι την υποβολή σχετικής αίτησης εντός της οριζόμενης προθεσμίας, για την καταχώρηση στο οικείο Μητρώο, ii) ισχύ των αδειών των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής του ν. 2743/1999, μέχρι την καταχώρηση αυτών στο οικείο Μητρώο και iii) διαδικασία καταχώρησης στο οικείο Μητρώο των πλοίων αναψυχής.

β. Περαιτέρω, προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι για την καταχώρηση, στο οικείο Μητρώο πλοίου αναψυχής, απαιτείται η συνυποβολή των οριζόμενων δικαιολογητικών, καθώς και αποδεικτικό είσπραξης ποσού 500 ευρώ υπέρ του Δημοσίου.

γ. Για την καταχώρηση, επίσης, στο Μητρώο υπολογίζονται οι ημέρες ναύλωσης, με βάση τον ελάχιστο αριθμό αυτών και αν προκύπτει έλλειμμα καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου ανά ελλείπουσα ημέρα, ποσό 200 Ευρώ ή 100 ευρώ, για τα πλοία που εκναυλώνονται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα ή είναι χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά, κατά περίπτωση.

δ. Ορίζεται ότι, στην περίπτωση εκούσιας ή αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της άδειας, οφείλονται και αποδίδονται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης: i) ο Φ.Π.Α. που αναλογεί στο ε-

παγγελματικό πλοίο αναψυχής για την εισαγωγή ή την απόκτησή του και ii) οι αναλογούντες δασμοί, επιβαρύνσεις και φόροι καυσίμων, λιπαντικών και λοιπών αγαθών, για τους οποίους το εν λόγω πλοίο έτυχε απαλλαγής. Οι οφειλές υπολογίζονται από το χρόνο εκούσιας ή αυτοδικαίως παύσης της άδειας.

ε. Ορίζεται, επίσης, ότι, τα πλοία αναψυχής που πρόκειται να δραστηριοποιηθούν και να χαρακτηρισθούν ως επαγγελματικά και δεν διαθέτουν την απαιτούμενη άδεια, μέχρι την καταχώρηση και λειτουργία του Μητρώου, εφοδιάζονται με προσωρινή άδεια, για την πραγματοποίηση ταξιδιών με ολική ναύλωση, κατά τα οριζόμενα. Για την έκδοση της εν λόγω άδειας και την καταχώριση στο οικείο Μητρώο, έχουν εφαρμογή οι προαναφερόμενες μεταβατικές ισχύος ρυθμίσεις. (άρθρο 15)

12.α. Συμπληρώνονται - τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 27 παρ. 1 του ν. 3182/2003 και επανακαθορίζεται αυξανόμενο (στους 24 μήνες αντί 6 που ισχύει) το χρονικό διάστημα, από την καταχώρηση του Καταστατικού στο Μητρώο, μετά την παρέλευση του οποίου λύεται αυτοδικαίως η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.), εάν δεν καταχωρήσει στο Μητρώο ή παύσει να έχει την κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

- Το ανωτέρω χρονικό διάστημα διπλασιάζεται (στους 48 μήνες), αν πρόκειται για πλοίο αναψυχής υπό ναυπήγηση.

β. Ο προβλεπόμενος, κατά τις διατάξεις του άρθρου 41 παρ. 1 του ν. 3182/2003, φόρος, που αντιστοιχεί στο πενταπλάσιο εκείνου που υπολογίζεται για τα πλοία δεύτερης κατηγορίας του ν. 27/1975 (λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια) ανάλογα με τη χωρητικότητα (GROSS), δεν επιβάλλεται στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής με ελλληνική σημαία.

γ. Απαλλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως χωρητικότητας (σήμερα απαλλάσσονται μέχρι 100 κ.ο.χ.), καθώς και οι οριζόμενες κατηγορίες μηχανότρωτων, επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και κάθε είδους σκαφών.

δ. Προσμετράται για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος και την επαύξηση της σύνταξης, ο χρόνος της ετήσιας άδειας του ναυτικού, μόνο στις ρητά οριζόμενες περιπτώσεις (υπηρεσία σε ρυμουλκά κ.λπ.) με τις προβλεπόμενες εξαιρέσεις.

ε. Καταργούνται τα επιβαλλόμενα τέλη για διάθεση ή χορήγηση ή ανανέωση άδειας απόπλου σκάφους υπό ξένη σημαία (0,88 ευρώ) και άδειας ανέλκυσης ή καθέλκυσης πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων (0,88 ευρώ).

στ. Επανακαθορίζονται οι περιπτώσεις διαγραφής ελλληνικού πλοίου από το αντίστοιχο νηολόγιο και συγκεκριμένα στην περίπτωση αλλαγής σημαίας με τη βεβαίωση ότι δεν υπάρχουν οφειλές προς το Ν.Α.Τ., καθώς και φορολογικές, τελωνειακές και λοιπές οφειλές, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι απαιτούμενοι όροι και προϋποθέσεις για την εφαρμογή της ρύθμισης.

ζ. Επιτρέπεται η χρηματοδοτική μίσθωση και ιδιωτικών ή επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, οι ειδικοί όροι της οποίας καθορίζονται με κοινή υπουργική απόφαση.

(άρθρο 16)

II. ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη συγχώνευση των Ν.Π.Δ.Δ. «Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας» (Γ.Ε.Ν.Ε.) και «Οίκος Ναύτου».

Ειδικότερα:

1.α. Συνιστάται Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Οίκος Ναύτου – Ναυτική Εργασία» και διακριτικό τίτλο Ο.Ν.Ν.Ε., μετά τη συγχώνευση των ανωτέρω νομικών προσώπων τα παραρτήματα των οποίων αποτελούν παραρτήματα του νέου Ν.Π.Δ.Δ., που εδρεύει στον Πειραιά και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

β. Προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες του συνιστώμενου νομικού προσώπου, οι οποίες μπορεί να εξειδικεύονται με υπουργική απόφαση. (άρθρα 17, 18)

2.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την οργάνωση και τη διοίκηση του ΟΝΝΕ, όργανο διοίκησης του οποίου αποτελεί το εννεαμελές Δ.Σ. αυτού, με την οριζόμενη συγκρότηση.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζεται η αποζημίωση που καταβάλλεται στον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο (οι οποίοι δεν απαιτείται να είναι πλήρους απασχόλησης) και στα μέλη του Δ.Σ..

β. Συνιστώνται στον Ο.Ν.Ν.Ε. δύο (2) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Επιστημονικών ή Ειδικών Συνεργατών με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, με τα οριζόμενα προσόντα, για την υποβοήθηση του έργου του Προέδρου του Δ.Σ.

- Η πλήρωση των θέσεων αυτών και η αμοιβή τους καθορίζονται με υπουργικές αποφάσεις.

γ. Με προεδρικό διάταγμα εγκρίνεται ο Οργανισμός του Ο.Ν.Ν.Ε. όπου ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και στελέχωσης των υπηρεσιών αυτού, αρμοδιοτήτων του ΟΝΝΕ, λειτουργίας του Δ.Σ. αυτού και λοιπά σχετικά θέματα.

(άρθρο 19)

3.α. Πόρους του Ο.Ν.Ν.Ε. αποτελούν οι θεσμοθετημένοι πόροι, οι εισφορές, τα ταμειακά υπόλοιπα, οι πρόσσοδοι περιουσίας, η απόδοση των κεφαλαίων και των αποθεματικών και κάθε είδους έσοδα των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων.

β. Ο Ο.Ν.Ν.Ε. στον οποίο περιέρχεται το σύνολο των πόρων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, υπεισέρχεται ως καθολικός διάδοχος αυτών σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.

γ. Η μεταβίβαση της κυριότητας των ακινήτων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων στον Ο.Ν.Ν.Ε. μεταγράφεται ατελώς στα οικεία υποθηκοφυλακεία ή κτηματολογικά γραφεία.

δ. Η απογραφή και η αποτίμηση της αξίας των ανωτέρω περιουσιακών στοιχείων διενεργείται, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, από τις οικονομικές υπηρεσίες του Ο.Ν.Ν.Ε. ή από ορκωτούς ελεγκτές κατόπιν ανάθεσης.

ε. Η κινητή και ακίνητη περιουσία του Οίκου Ναύτου εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου 28 του ν. 3918/2011 και δεν περιέρχεται στον ΕΟΠΥΥ.

στ. Αναλαμβάνονται από τον Ο.Ν.Ν.Ε. οι εκκρεμείς δίκες των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, εκκρεμείς διαγωνισμοί ή εκτελούμενα έργα που έχουν ενταχθεί σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα ή νομικές και οικονομικές δεσμεύσεις από συμβάσεις κ.λπ..

ζ. Παρέχεται η δυνατότητα στον Ο.Ν.Ν.Ε. να αναθέτει με σύμβαση έργου, την εκτέλεση του έργου φύλαξης

των κτιριακών εγκαταστάσεων, της καθαριότητας αυτών και της μεταφοράς χρημάτων σε ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ασφαλείας ή προσωπικό ασφαλείας που προσλαμβάνεται από ιδιώτες και σε συνεργεία καθαρισμού.

η. Ορίζονται θέματα εκτέλεσης δαπανών μέχρι την έγκριση της ενσωμάτωσης των εσόδων και εξόδων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων στον προϋπολογισμό του Ο.Ν.Ν.Ε. και μεταξύ άλλων προβλέπεται ότι, οι δαπάνες για την αποζημίωση του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών του Δ.Σ. του Ο.Ν.Ν.Ε. βαρύνουν τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Οίκου Ναύτου.

(άρθρο 20, 21)

4. Καθορίζεται η διαδικασία για τη μεταφορά του προσωπικού (μόνιμου και με σχέση εργασίας ι.δ.α.χ.) των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων στον Ο.Ν.Ν.Ε..

(άρθρο 22)

5. Εισάγονται διατάξεις μεταβατικής ισχύος, σχετικά με τη λειτουργία των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων έως την ολοκλήρωση της συγχώνευσης και την οριστική παύση αυτών. Συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων:

α. Λήγει, αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο, η θητεία των μονοπρόσωπων οργάνων διοίκησης, καθώς και των συλλογικών οργάνων των συγχωνευόμενων φορέων από την παύση λειτουργίας αυτών.

β. Λύονται, επίσης, υφιστάμενες μισθώσεις των συγχωνευόμενων φορέων, οι οποίες δύναται, με κοινή υπουργική απόφαση, να παραταθούν άπαξ για σπουδαίο λόγο.

(άρθρο 23)

III. ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Περιλαμβάνονται λοιπές ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

1. Επανακαθορίζονται οι περιπτώσεις ασθενειών για τις οποίες οι πάσχοντες ασφαλισμένοι του Οίκου Ναύτου δικαιούνται το μηνιαίο επίδομα «οίκου περίθαλψης».

(άρθρο 24)

2.α. Θεσμοθετείται η εφαρμογή προγράμματος δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, σε περιπτώσεις διακοπής της τακτικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών, για λόγους εκτός ανωτέρας βίας ή απαγόρευσης απόπλου για τη διασφάλιση της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας.

β. Η πραγματοποίηση των εν λόγω δρομολογίων γίνεται από τα πλοία που είναι ήδη δρομολογημένα για την τρέχουσα περίοδο, η εκτέλεση των οποίων είναι υποχρεωτική για τα πλοία και τα πληρώματα αυτών.

- Με υπουργική απόφαση καθορίζεται το πρόγραμμα και η συχνότητα των δρομολογίων και λοιπά συναφή θέματα.

γ. Προβλέπεται η επιβολή ποινικών και διοικητικών κυρώσεων (φυλάκιση και πρόστιμο), σύμφωνα με την κείμενη σχετική νομοθεσία [(ν. 2932/2001, Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.)] στους παραβάτες των προτεινόμενων ρυθμίσεων.

(άρθρο 25)

3. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν. 4150/2013 και συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων:

α. Επανακαθορίζονται θέματα σχετικά με τις μεταθέσεις και τις τοποθετήσεις των Αξιωματικών του Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. τα αρμόδια προς τούτο όργανα, καθώς και τη σχετική διαδικασία.

β. Χαρακτηρίζονται νομίμως υφιστάμενα κατά θέση, χρήση και δόμηση τα οριζόμενα κτίρια αποθήκης και α-

ντλιοστασίου εντός της οικοπεδικής έκτασης των εγκαταστάσεων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.).

(άρθρο 26)

4. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις πλωτές εξέδρες. Ειδικότερα, προβλέπεται, μεταξύ άλλων:

α. Η τοποθέτηση και η χρήση πλωτών εξεδρών εντός Θαλάσσιας Ζώνης Λιμένων (ΘΖΛ) επιτρέπεται, εφεξής, χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό, έναντι οικονομικού ανταλλάγματος.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζεται το ύψος του εν λόγω οικονομικού ανταλλάγματος, ο τρόπος καθορισμού αυτού, ο φορέας και η διαδικασία είσπραξης του και λοιπά σχετικά θέματα.

β. Οι τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται για την τοποθέτηση, συντήρηση και απομάκρυνση των εξεδρών καθορίζονται με υπουργική απόφαση. (άρθρο 27)

5. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ.519/1976 και εξομοιώνονται με τα ελληνικά πλοία, ως προς τα φαρικά τέλη, τα πλοία με σημαία κρατών εκτός Ε.Ε., εφόσον εκτελούν συγκεκριμένους πλόες, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα (κυκλικό περιηγητικό ταξίδι).

(άρθρο 29)

6.α. Επανακαθορίζονται οι κατηγορίες υποψηφίων, οι οποίοι δύνανται να εισάγονται ως σπουδαστές στις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, καθ' υπέρβαση του εκάστοτε καθοριζόμενου αριθμού εισακτέων στις εν λόγω Σχολές.

β. Ορίζεται ότι, οι εισφορές προς το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.) των πλοίων με ελληνική σημαία ή των συμβεβλημένων ασφαλιστικά με το Ν.Α.Τ. πλοίων υπό ξένη σημαία βεβαιώνονται και εισπράττονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ), κατά παρέκκλιση της κείμενης σχετικής νομοθεσίας.

- Με προεδρικό διάταγμα, καθορίζονται η αρμόδια προς είσπραξη υπηρεσία, το ύψος και ο τρόπος βεβαίωσης και είσπραξης των προαναφερόμενων εισφορών, τα αναγκαστικά μέτρα είσπραξης αυτών και η διαδικασία απόδοσής τους στο ΚΝΕ.

γ. Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι αποδοχές του εκπαιδευτικού προσωπικού με σύμβαση εργασίας ι.δ.α.χ. και ι.δ.ο.χ., που υπηρετεί στα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) και τις οριζόμενες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίες βαρύνουν το Κ.Ν.Ε.. Η ισχύς των ανωτέρω ορίζεται από 1.9.2013.

δ. Προβλέπεται η καταβολή του επιδόματος θέσης ευθύνης (άρθρο 18 του ν. 4024/2011) στους εκπαιδευτικούς βαθμίδας καθηγητή, αναπληρωτή καθηγητή ή επίκουρου καθηγητή Α.Ε.Ν., που προϊστάινται οργανικών μονάδων.

ε. Επιτρέπεται για τρία ακόμα έτη η φοίτηση στη σχολή δυνάμει Καλύμνου, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας.

(άρθρο 31)

7. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την κατάταξη Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Λιμενοφυλάκων. Συγκεκριμένα:

α.ι) Επανακαθορίζεται η προέλευση των υποψηφίων για την κάλυψη των θέσεων: αα) Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών και ββ) Λιμενοφυλάκων, για την πλήρωση των οποίων προκηρύσσεται σχετικός διαγωνισμός.

ii) Με υπουργική απόφαση καθορίζεται η σχετική δια-

δικασία επιλογής, τα απαιτούμενα προσόντα, οι ειδικότητες των υποψηφίων, η συγκρότηση των επιτροπών του διαγωνισμού κ.λπ..

iii) Εισάγεται όριο ηλικίας για τη συμμετοχή των υποψηφίων στο διαγωνισμό.

iv) Προβλέπεται ότι, σε περίπτωση που οι εισαχθέντες στη Σ.Δ.Υ.Λ.Σ. λιμενοφύλακες δεν ολοκληρώσουν τη φοίτησή τους με υπαιτιότητά τους, συνεχίζουν να φέρουν το βαθμό που κατείχαν πριν την είσοδό τους στη Σχολή και, εφόσον δεν αποβληθούν, παραμένουν στο Σώμα και εξελίσσονται, χωρίς να προσμετράται ο χρόνος φοίτησης στη Σ.Δ.Υ.Λ.Σ. για την εξέλιξη αυτών.

β. Επανακαθορίζονται τα τυπικά προσόντα για την προαγωγή των αξιωματικών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με τις οριζόμενες εξαιρέσεις.

γ. Καταργείται η δυνατότητα κατ' εξαίρεση προαγωγής, ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη οργανικών θέσεων, των οριζόμενων ειδικοτήτων αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..

δ. Προβλέπεται η απονομή του βαθμού του Σημαιοφόρου Λ.Σ. στους διακριθέντες αθλητές που υπηρετούν ως Λιμενοφύλακες και Υπαξιωματικοί Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σε παγκόσμιο ομαδικό άθλημα, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

ε. Παρέχεται, επίσης, η δυνατότητα στους δόκιμους Αξιωματικούς, Υπαξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Λιμενοφύλακες, που διακόπτεται η φοίτηση, λόγω σωματικής ανικανότητας κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας και ένεκα αυτής, να μετατάσσονται στην κατάσταση υπηρεσίας γραφείου και τοποθετούνται σε προσωποπαγείς θέσεις, ανάλογα με τα τυπικά προσόντα τους και σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία (άρθρο 4 του π.δ. 37/2012).

στ. Προβλέπεται η καταβολή παραβόλου, ύψους 10 ευρώ για την υποβολή αίτησης με δικαιολογητικά συμμετοχής σε κάθε διαγωνισμό κατάταξης στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., το οποίο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού. Το ποσό του εν λόγω παραβόλου μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή υπουργική απόφαση.

ζ. Προβλέπεται η καταβολή ημερήσιας αποζημίωσης στο προσωπικό του Λ.Σ. που υπηρετεί στα περιπολικά, ναυαγσωστικά και αντιρρυπαντικά πλοία/σκάφη, το ύψος της οποίας, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά καθορίζονται με κοινή υπουργική απόφαση.

η. Παρέχεται η δυνατότητα κάλυψης, με επιλαχόντες, των οργανικών θέσεων, που παραμένουν κενές, μετά την κατάταξη των επιτυχόντων σε διαγωνισμούς των παραγωγικών Σχολών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., για την εξυπηρέτηση επιτακτικών υπηρεσιακών αναγκών. Οι εν λόγω επιλαχόντες, ο αριθμός των οποίων καθορίζεται με υπουργική απόφαση, κατατάσσονται ως νέα εκπαιδευτική σειρά.

(άρθρο 33)

8. Ρυθμίζονται θέματα της Πλοηγικής Υπηρεσίας και συγκεκριμένα:

α. Παρέχεται στο μετακινούμενο στο εσωτερικό ναυτικό προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας η δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής προς εκτέλεση υπηρεσίας.

- Η εν λόγω προκαταβολή χορηγείται σε βάρος της διαχείρισης του Πλοηγικού Σταθμού από τον οποίο μετακινείται το προσωπικό, της Παγίας Προκαταβολής του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας (Κ.Π.Υ.) έως και 75% του συνολικά δικαιούμενου ποσού.

β. Η διαχείριση του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης

(Κ.Ν.Ε.) και Κ.Π.Υ. από 1.4.2012 ασκείται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

γ. Ρυθμίζονται θέματα αποδοχών του ναυτικού προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Ειδικότερα, ορίζεται ότι, οι αποδοχές του ανωτέρω προσωπικού διαμορφώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του β.δ. 198/1966 και εξαιρούνται από τις διατάξεις του ν. 4024/2011 (ενιαίο μισθολόγιο), καθώς και από τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν. 3833/2010 (ανώτατο όριο αποδοχών), από το χρόνο που αυτές ίσχυσαν.

- Θεωρείται ότι, καταβλήθηκαν νομίμως έως 30.6.2013, οποιεσδήποτε αποδοχές έχουν καταβληθεί στο ανωτέρω προσωπικό, σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις.

- Επανακαθορίζονται, από 1.7.2013, οι μηνιαίοι βασικοί μισθοί του προσωπικού των Πλοηγικών Σταθμών που προβλέπονται στο άρθρο 1 του β.δ. 198/1966 και μειώνονται κατά ποσοστό που κυμαίνεται από 7% έως 16,5%, ανάλογα με την κατηγορία του προσωπικού.

- Οποιοσδήποτε αποδοχές έχουν καταβληθεί στο προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας, από την προαναφερόμενη ημερομηνία και εφεξής, καθ' υπέρβαση των οριζόμενων κατά τα ανωτέρω αποδοχών, επιστρέφονται, μέχρι 31.3.2014, στο «Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας», ως μη νομίμως καταβληθείσες, με παρακράτηση από τις μηνιαίες αποδοχές σε ισόποσες δόσεις.

- Τα επιδόματα εορτών και αδείας παύουν να καταβάλλονται στο ανωτέρω προσωπικό από 1.1.2013 και ποσά που έχουν καταβληθεί στο εν λόγω προσωπικό από την προαναφερόμενη ημερομηνία και εφεξής για την αιτία αυτή, επιστρέφονται ως μη νομίμως καταβληθέντα.

- Θεσπίζεται παρακράτηση ποσοστού 8% επί του συνολικού ποσού των εσόδων του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, το οποίο αποδίδεται, ανά τρίμηνο, στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

- Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με κοινή υπουργική απόφαση, του τρόπου υπολογισμού και εκκαθάρισης των εσόδων του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, της διαδικασίας παρακράτησης και απόδοσης του προαναφερόμενου ποσοστού στον Κρατικό Προϋπολογισμό κ.λπ..

(άρθρο 34)

9. Αναγνωρίζονται ως «κοινωνικές δαπάνες» κατά τις κείμενες σχετικές διατάξεις, οι δαπάνες τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (G.M.D.S.S.), συμπεριλαμβανομένου του συστήματος NAVTEX, από 1.1.2013 έως και την υπογραφή της σύμβασης με τον ανάδοχο που θα προκύψει από τη σχετική διαγωνιστική διαδικασία. Οι εν λόγω δαπάνες βαρύνουν τις πιστώσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

(άρθρο 35)

10. Προσδιορίζεται το καθεστώς χορήγησης των οδοιπορικών εξόδων για το προσωπικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ειδικότερα:

α. Στα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., καταβάλλονται οδοιπορικά έξοδα, εφόσον αυτά μετακινούνται στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό για υπηρεσιακούς λόγους.

β. Με προεδρικό διάταγμα, καθορίζονται οι δικαιούχοι, το είδος και το ύψος των δαπανών των οδοιπορικών εξόδων, τα οποία βαρύνουν τον προϋπολογισμό εξόδων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

γ. Ορίζεται ότι, η ημερήσια αποζημίωση των ανωτέρω οδοιπορικών εξόδων κυμαίνεται μεταξύ του εκάστοτε ανώτατου και κατώτατου σχετικού ορίου που ισχύει για

τους δημοσίους υπαλλήλους και τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων.

- Ειδικά για τους δόκιμους αξιωματικούς και υπαξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και λιμενοφύλακες, για τον υπολογισμό των οδοιπορικών εξόδων λαμβάνεται υπόψη ο βαθμός για τον οποίο εκπαιδεύονται. (άρθρο 37)

11. Επανακαθορίζονται θέματα σύστασης οργάνωσης και στελέχωσης των Κλιμακίων Ειδικών Αποστολών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., τα οποία υπάγονται, εφεξής, στις Περιφερειακές Υπηρεσίες Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. (άρθρο 38)

IV. ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Παρατίθενται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, που καταργούνται με τον υπό ψήφιση νόμο. (άρθρο 40)

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Ι. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από τη χορήγηση ημερήσιας αποζημίωσης στο προσωπικό του Λ.Σ., που υπηρετεί στα περιπολικά, ναυαγοσωστικά και αντιρρυπαντικά πλοία/σκάφη. Η δαπάνη αυτή, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης, εκτιμάται στο ποσό του 1.000.000 ευρώ περίπου, ετησίως. (άρθρο 33 παρ. 12)

2. Δαπάνη, από τη δημιουργία Μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών, στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών. (άρθρο 2 παρ. 1)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από την:

α. καταβολή υψηλότερων αποδοχών στους Υπαξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Λιμενοφύλακες που διακρίθηκαν σε παγκόσμιο ομαδικό άθλημα λόγω απονομής σε αυτούς ανώτερου βαθμού (Σημαιοφόρου Λ.Σ.), (άρθρο 33 παρ. 5)

β. σύσταση προσωποπαγών θέσεων για την τοποθέτηση των δοκίμων Αξιωματικών, Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Λιμενοφύλακων, των οποίων η φοίτηση διακόπηκε λόγω σωματικής ανικανότητας που επήλθε κατά την άσκηση των καθηκόντων τους λόγω και μετατάσσονται σε κατάσταση υπηρεσίας γραφείου, (άρθρο 33 παρ. 7)

γ. χορήγηση υψηλότερων ποσών για οδοιπορικά έξοδα στα στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. λόγω καθορισμού ειδικού καθεστώτος. Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και την έκδοση προεδρικού διατάγματος. (άρθρο 37)

4. Απώλεια εσόδων από την: i) απαλλαγή από τη φορολογία των ναυαθλητικών σκαφών, ιστιοφόρων, κωπηλατών με ελληνική σημαία, στις οριζόμενες περιπτώσεις (άρθρο 14 παρ. 1α), ii) είσπραξη μειωμένου Φ.Π.Α. από τα πλοία αναψυχής υπολογιζόμενου επί μειωμένης φορολογικής αξίας λόγω παλαιότητας των πλοίων αναψυχής, καθώς και επί των πλοίων αναψυχής που μεταβιβάζονται αιτία θανάτου, δωρεάς ή γονικής παροχής (άρθρο 14 παρ. 1α), iii) κατάργηση των τελών (0,88 ευρώ) που επιβάλλονται για διάθεση, χορήγηση ή ανανέωση άδειας απόπλου σκάφους με ξένη σημαία και άδειας ανέγκυσης ή κατέλκυσης πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων (άρθρο

16 παρ. 3), iv) μεταγραφή ατελώς, στα οικεία υποθηκοφυλακεία ή κτηματολογικά γραφεία, της μεταβίβασης της κυριότητας των ακινήτων των συγχωνευόμενων στον Ο.Ν.Ν.Ε. Ν.Π.Δ.Δ., (άρθρο 21 παρ.2), v) εξομίσωση με τα ελληνικά πλοία, ως προς τα φαρικά τέλη, των πλοίων με σημαία κρατών εκτός Ε.Ε., εφόσον εκτελούν πλόες σύμφωνα με τις τιθέμενες από την κείμενη νομοθεσία προϋποθέσεις. (άρθρο 29)

5. Αποτροπή δαπάνης, από τη λήξη αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο της θητείας των μονοπρόσωπων οργάνων διοίκησης, καθώς και των μελών των συλλογικών οργάνων των συγχωνευόμενων στον Ο.Ν.Ν.Ε. νομικών προσώπων «Οίκος Ναύτου» και Γ.Ε.Ν.Ε.. (άρθρο 23 παρ. 3)

6. Αύξηση εσόδων, από την:

α) είσπραξη του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ), για τη χορήγηση, ανανέωση και αντικατάσταση του Δελτίου Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕΚΠΑ) στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, το ύψος του οποίου θα καθοριστεί με κοινή υπουργική απόφαση, (άρθρο 10 παρ. 1)

β) είσπραξη του ποσού των 500 Ευρώ, που απαιτείται για την: i) καταχώρηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στο οικείο Μητρώο (άρθρο 15 παρ. 1β), ii) χορήγηση προσωρινής άδειας, σε πλοία αναψυχής που πρόκειται να δραστηριοποιηθούν χαρακτηριζόμενα ως επαγγελματικά και δεν διαθέτουν άδεια του ν. 2743/1999 για την πραγματοποίηση ταξιδιών με ολική ναύλωση, (άρθρο 15 παρ. 8α)

γ) είσπραξη του προβλεπόμενου οικονομικού ανταλλάγματος για την τοποθέτηση πλωτών εξεδρών στη θάλασσα για εκδηλώσεις, στην περίπτωση που δεν υπάρχει συγκεκριμένος φορέας διαχείρισης (Λιμενικό Ταμείο). Το ύψος του εν λόγω ανταλλάγματος θα καθοριστεί με κοινή υπουργική απόφαση, (άρθρο 27)

δ) είσπραξη παραβόλου ύψους 10 ευρώ για τη συμμετοχή σε διαγωνισμούς κατάταξης στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., το οποίο μπορεί να αυξηθεί με κοινή υπουργική απόφαση, (άρθρο 33 παρ. 10)

ε) περιέλευση στον Κρατικό Προϋπολογισμό ποσού 8% επί του συνολικού ποσού των εσόδων του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας. Αντίστοιχα, επέρχεται απώλεια εσόδων του ανωτέρω ειδικού λογαριασμού, (άρθρο 34 παρ. 3στ)

- Το ύψος των ανωτέρω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

7. Ενδεχόμενη αύξηση δημοσίων εσόδων, από την είσπραξη:

i) των προστίμων που τυχόν επιβάλλονται στα επαγγελματικά και ιδιωτικά πλοία αναψυχής, στις οριζόμενες περιπτώσεις, (άρθρο 13)

ii) του προβλεπόμενου ποσού για την καταχώρηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στο οικείο Μητρώο, στην περίπτωση που προκύψει έλλειψη του απαιτούμενου αριθμού ημερών ναύλωσης, (άρθρο 15 παρ. 1δ και 18δ)

iii) του προστίμου που τυχόν επιβάλλεται στον πλοίαρχο ή το πλήρωμα πλοίων, που χρησιμοποιούνται σε προγράμματα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, στις προβλεπόμενες περιπτώσεις. (άρθρο 25 παρ. 5β)

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (MTN), του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.), και του Ειδικού Κλάδου Οικονομικής Ενίσχυσης Μερισματούχων Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (ΕΚΟΕΜΝ) (φορείς της Γενικής Κυβέρνησης)

Ετήσια απώλεια εσόδων, από την κατάργηση της ατομικής ερασιτεχνικής άδειας αλιείας και την αντίστοιχη του σκάφους (άρθρο 14 παρ. 2). Το επισπεύδον Υπουργείο έχει εκτιμήσει, με βάση στοιχεία του έτους 2012 που διαθέτει, ότι η εν λόγω απώλεια ανέρχεται στο ποσό των 1.500.000 ευρώ για τον Κρατικό Προϋπολογισμό, 400.000 ευρώ για το MTN, 700.000 ευρώ για το Ν.Α.Τ. και 1.000.000 ευρώ για το ΕΚΟΕΜΝ.

III. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού, του προϋπολογισμού του ΤΑΧΔΙΚ και των λοιπών φορέων της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 663/1977 (Ενιαίο Ταμείο Ανεξάρτητα Απασχολούμενων, ΟΓΑ, ΟΑΕΕ κ.λπ.), καθώς και επί των προϋπολογισμών των φορέων του άρθρου 20 του ν. 4058/2012 (Μετοχικό Ταμείο Στρατού και Ταμείο Αρωγής Υπαλλήλων Αστυνομίας Πόλεων)

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων του Δημοσίου και των εσόδων των λοιπών φορέων κατά το μέρος που τους αναλογεί, από τη μετατροπή σε χρηματικές των ποινών φυλάκισης και την είσπραξη του σχετικού χρηματικού ποσού, κατά το άρθρο ενδέκατο του ν. 2932/2001, που επιβάλλονται για τους παραβάτες των προτεινόμενων ρυθμίσεων σχετικά με προγράμματα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας. (άρθρο 25 παρ. 5α)

IV. Επί του προϋπολογισμού των Φορέων της Γενικής Κυβέρνησης

1. Από τη συγχώνευση των Ν.Π.Δ.Δ. «Οίκος Ναύτου» και ΓΕΝΕ και τη σύσταση του Ν.Π.Δ.Δ. Ο.Ν.Ν.Ε. δεν μεταβάλλεται ιδιαίτερα η συνολική εικόνα της Γενικής Κυβέρνησης, λόγω της μεταφοράς των αρμοδιοτήτων, του προσωπικού, των πόρων, της περιουσίας και εν γένει των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, στην περίπτωση που και το νέο Ν.Π.Δ.Δ. ενταχθεί στους φορείς της Γενικής Κυβέρνησης. (άρθρο 17-23)

2. Κατά τα λοιπά, επέρχονται επιπρόσθετα και τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα σε βάρος του προϋπολογισμού του νέου νομικού προσώπου:

α. Ετήσια δαπάνη από την σύσταση δύο (2) θέσεων Ειδικών Συμβούλων ή Επιστημονικών ή Ειδικών Συνεργατών στον Ο.Ν.Ν.Ε. για την υποβοήθηση του έργου του Προέδρου του Δ.Σ. αυτού και την ως εκ τούτου καταβολή μισθοδοσίας σε αυτούς, η οποία θα καθορισθεί με κοινή υπουργική απόφαση. (άρθρο 19 παρ. 3)

β. Ενδεχόμενη δαπάνη από την χορήγηση του μηνιαίου επιδόματος «οίκου περιθαλψής» σε περισσότερες κατηγορίες δικαιούχων. (άρθρο 24)

γ. Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη, από την καταβολή αμοιβής στους ορκωτούς ελεγκτές, που θα διενεργήσουν την απογραφή και την αποτίμηση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων των συγχωνευόμενων στον Ο.Ν.Ν.Ε. νομικών προσώπων. (άρθρο 21 παρ. 2)

δ. Εξοικονόμηση δαπάνης από τη λύση των υφιστάμε-

νων μισθώσεων των συγχωνευόμενων φορέων, το ύψος της οποίας εκτιμάται στο ποσό των 72.000 ευρώ, περίπου ετησίως. (άρθρο 23 παρ. 4)

V. Επί του προϋπολογισμού του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (Ειδικός Λογαριασμός στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) (εκτός φορέων Γενικής Κυβέρνησης)

1. Ενδεχόμενη δαπάνη από την αντιμετώπιση των εξόδων εκπαίδευσης πρόσθετων κατηγοριών εισαγόμενων καθ' υπέρβαση του αριθμού εισακτέων στις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού. (άρθρο 31 παρ. 1)

2. Ενδεχόμενη εξοικονόμηση δαπάνης, από τον καθορισμό, εφεξής με κοινή υπουργική απόφαση (από 1.9.2013), των αποδοχών του εκπαιδευτικού προσωπικού με σύμβαση εργασίας ι.δ.α.χ. και ι.δ.ο.χ. στα ΚΕΣΕΝ και στις οριζόμενες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, στην περίπτωση που οριστούν σε χαμηλότερο ύψος των αποδοχών που καθορίζονται με ατομικές συμβάσεις. (άρθρο 31 παρ. 3α)

VI. Επί του προϋπολογισμού του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας [Ειδικός Λογαριασμός στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (άρθρο 213 ν. 4072/2012/ εκτός φορέων Γενικής Κυβέρνησης)]

1. Εξοικονόμηση δαπάνης, από τον επανακαθορισμό σε χαμηλότερα επίπεδα των αμοιβών του προσωπικού των Πλοηγικών Σταθμών. (άρθρο 34 παρ. 3γ)

2. Αύξηση εσόδων, από την επιστροφή των μη νομίμως καταβληθέντων, στο προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας, από 1.7.2013 και εξής, αποδοχών. (άρθρο 34 παρ. 3δ)

Αθήνα, 28 Φεβρουαρίου 2014

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Κατριβέσης

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από τη χορήγηση ημερήσιας αποζημίωσης στο προσωπικό του Λ.Σ., που υπηρετεί στα περιπολικά, ναυαγοσωστικά και αντιρρυπαντικά πλοία/σκάφη. Η δαπάνη αυτή, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κοινής υπουργικής απόφαση, εκτιμάται στο ποσό του 1.000.000 ευρώ περίπου, ετησίως. (άρθρο 33 παρ. 12)

2. Δαπάνη, από τη δημιουργία Μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών, στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών. (άρθρο 2 παρ. 1)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από την:

α. καταβολή υψηλότερων αποδοχών στους Υπαξιωματικούς Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Λιμενοφύλακες που διακρίθηκαν σε παγκόσμιο ομαδικό άθλημα λόγω απονομής σε αυτούς ανώτερου βαθμού (Σημαιοφόρου Λ.Σ.), (άρθρο 33 παρ. 5)

β. σύσταση προσωποπαγών θέσεων για την τοποθέτηση των δοκίμων Αξιωματικών, Υπαξιωματικών Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. και Λιμενοφυλάκων, των οποίων η φοίτηση διακόπηκε λόγω σωματικής ανικανότητας που επήλθε κατά την άσκηση των καθηκόντων τους λόγω και μετατάσσονται σε κατάσταση υπηρεσίας γραφείου, (άρθρο 33 παρ. 7)

γ. χορήγηση υψηλότερων ποσών για οδοιπορικά έξοδα στα στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. λόγω καθορισμού ειδικού καθεστώτος. Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και την έκδοση προεδρικού διατάγματος. (άρθρο 37)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Απώλεια εσόδων από την: i) απαλλαγή από τη φορολογία των ναυταθλητικών σκαφών, ιστιοφόρων, κωπηλατών με ελληνική σημαία, στις οριζόμενες περιπτώσεις (άρθρο 14 παρ. 1α), ii) είσπραξη μειωμένου Φ.Π.Α. από τα πλοία αναψυχής υπολογιζόμενου επί μειωμένης φορολογικής αξίας λόγω παλαιότητας των πλοίων αναψυχής, καθώς και επί των πλοίων αναψυχής που μεταβιβάζονται αιτία θανάτου, δωρεάς ή γονικής παροχής (άρθρο 14 παρ. 1α), iii) κατάργηση των τελών (0,88 ευρώ) που επιβάλλονται για διάθεση, χορήγηση ή ανανέωση άδειας απόπλου σκάφους με ξένη σημαία και άδειας ανέλκυσης ή κατέλκυσης πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων (άρθρο 16 παρ. 3), iv) μεταγραφή ατελώς, στα οικεία υποθηκοφυλακεία ή κτηματολογικά γραφεία, της μεταβίβασης της κυριότητας των ακινήτων των συγχωνευόμενων στον Ο.Ν.Ν.Ε. Ν.Π.Δ.Δ., (άρθρο 21 παρ.2), v) εξομοίωση με τα ελληνικά πλοία, ως προς τα φαρικά τέλη, των πλοίων με σημαία κρατών εκτός Ε.Ε., εφόσον εκτελούν πλόες σύμφωνα με τις τιθέμενες από την κείμενη νομοθεσία προϋποθέσεις. (άρθρο 29)

Η ανωτέρω απώλεια θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (MTN), του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.), και του Ειδικού Κλάδου Οικονομικής Ενίσχυσης Μερισματούχων Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (ΕΚΟΕΜΝ) (φορείς της Γενικής Κυβέρνησης)

Ετήσια απώλεια εσόδων, από την κατάργηση της ατομικής ερασιτεχνικής άδειας αλιείας και την αντίστοιχη του σκάφους (άρθρο 14 παρ. 2). Το επισπεύδον Υπουργείο έχει εκτιμήσει, με βάση στοιχεία του έτους 2012 που διαθέτει, ότι η εν λόγω απώλεια ανέρχεται στο ποσό των 1.500.000 ευρώ για τον Κρατικό Προϋπολογισμό, 400.000 ευρώ για το MTN, 700.000 ευρώ για το Ν.Α.Τ. και 1.000.000 ευρώ για το ΕΚΟΕΜΝ.

Η ανωτέρω απώλεια θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών του MTN, του Ν.Α.Τ. και του ΕΚΟΕΜΝ, κατά περίπτωση.

IV. Επί του προϋπολογισμού των Φορέων της Γενικής Κυβέρνησης

1. Από τη συγχώνευση των Ν.Π.Δ.Δ. «Οίκος Ναύτου» και ΓΕΝΕ και τη σύσταση του Ν.Π.Δ.Δ. Ο.Ν.Ν.Ε. δε μεταβάλλεται ιδιαίτερα η συνολική εικόνα της Γενικής Κυβέρνησης, λόγω της μεταφοράς των αρμοδιοτήτων, του προσωπικού, των πόρων, της περιουσίας και εν γένει των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συγχωνευόμενων νομικών προσώπων, στην περίπτωση που και το νέο ν.π.δ.δ. ενταχθεί στους φορείς της Γενικής Κυβέρνησης. (άρθρο 17 - 23)

2. Κατά τα λοιπά, επέρχονται επιπρόσθετα και τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα σε βάρος του προϋπολογισμού του νέου νομικού προσώπου οι ακόλουθες δαπάνες:

α. Ετήσια δαπάνη από την σύσταση δύο (2) θέσεων Ειδικών Συμβούλων ή Επιστημονικών ή Ειδικών Συνεργατών στον Ο.Ν.Ν.Ε. για την υποβοήθηση του έργου του Προέδρου του Δ.Σ. αυτού και την ως εκ τούτου καταβολή μισθοδοσίας σε αυτούς, η οποία θα καθορισθεί με κοινή υπουργική απόφαση. (άρθρο 19 παρ. 3)

β. Ενδεχόμενη δαπάνη από την χορήγηση του μηνιαίου επιδόματος «οίκοι περίθαλψης» σε περισσότερες κατηγορίες δικαιούχων. (άρθρο 24)

γ. Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη, από την καταβολή αμοιβής στους ορκωτούς ελεγκτές, που θα διενεργήσουν την απογραφή και την αποτίμηση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων των συγχωνευόμενων στον Ο.Ν.Ν.Ε. νομικών προσώπων. (άρθρο 21 παρ. 2)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Ο.Ν.Ν.Ε..

Αθήνα, 4 Μαρτίου 2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Ι. Στουρνάρας

Μ. Βαρβιτσιώτης