



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τον κύριο Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα : Κενό νόμιμης λειτουργίας των θαλασσίων παιδικών χαρών, λόγω αντιφατικού κι ανεπάρμοστου πλαισίου ασφαλείας.

Η βουλευτής Χαλκιδικής του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία Κυριακή Μάλαμα καταθέτει ως αναφορά την με αριθμό πρωτοκόλλου 178/28.12.2020 επιστολή του Πανελληνίου Συνδέσμου Εκμισθωτών Θαλασσίων Μέσων Αναψυχής, με την οποία κατατίθενται οι παρατηρήσεις του φορέα στην διαβούλευση επί του άρθρου 34 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων, σε σχέση με το πλαίσιο λειτουργίας των θαλασσίων παιδικών χαρών. Όπως επισημαίνεται στην επιστολή, οι επιχειρήσεις θαλασσίων παιδικών χαρών βρίσκονται τα τελευταία χρόνια σε καθεστώς αδυναμίας εφαρμογής του νόμιμου πλαισίου λειτουργίας τους, εξαιτίας μίας ρύθμισης η οποία είναι αδύνατον να εφαρμοστεί και ουσιαστικά καθιστά τους συγκεκριμένους επιχειρηματίες όμηρους δικαστικών διαμαχών. Συγκεκριμένα, όπως προβλέπεται : *"Μια ώρα το αργότερο μετά τη δύση του ηλίου, τα μέσα που απαρτίζουν τη Θαλάσσια Παιδική Χαρά απομακρύνονται από το θαλάσσιο χώρο, με ευθύνη του εκμισθωτή, εγκαθίστανται δε εκ νέου όχι νωρίτερα από μία ώρα πριν την ανατολή του ηλίου."*

Όπως αναφέρει, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εκμισθωτών Θαλασσίων Μέσων Αναψυχής, *"όλα τα εξαρτήματα των Θαλασσίων Παιδικών Χαρών είναι μεγάλα σε όγκο αλλά και αγκυροβολημένα με ασφαλή τρόπο που υποδεικνύει ο κατασκευαστής. Έτσι η απομάκρυνση των εν λόγω μέσων από τη θάλασσα μετά τη δύση του ήλιου είναι επίπονη και χρονοβόρος διαδικασία και πιστεύουμε ότι δεν πρέπει αλλά και για πολλά από αυτά είναι αδύνατον να επιβάλλεται. Προκειμένου να μην υπάρξει κώλυμα στην ασφάλεια την ναυσιπλοΐας κατά τη διάρκεια της νύκτας, τα όποια μέσα παραμένουν στη θάλασσα, προτείνεται να φωτίζονται επαρκώς με κατάλληλη φωτεινούς σημαντήρες ή εφόσον κρίνεται απαραίτητο με κάθε άλλο πρόσφορο μέσον, συμπεριλαμβανομένου και της επιτήρησής τους από τον εκμισθωτή, μετά την δύση του ηλίου. Προς ενδυνάμωση των ειδικότερων ισχυρισμών μας, σας ενημερώνουμε ότι με πρόσφατη προσωρινή διαταγή του το Διοικητικό Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, αμφισβήτησε την αναλογικότητα του συγκεκριμένου μέτρου και έκρινε ότι υπάρχουν*

λιγότερο παρεμβατικοί ,αλλά εξίσου αποτελεσματικοί τρόποι που θα αποτρέπουν την λειτουργία της Θαλάσσιας Παιδικής Χαράς πριν την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου".

Παρακαλούμε όπως μας ενημερώσετε σε σχέση με τις ενέργειες σας σχετικά με τα αναφερόμενα στο συνημμένο στην κατεύθυνση της τροποποίησης του υφιστάμενου πλαισίου λειτουργίας των Θαλασσίων Παιδικών Χαρών, στην βάση των προτάσεων του Πανελληνίου Συλλόγου Εκμισθωτών Θαλασσίων Μέσων Αναψυχής.

Αθήνα, 24 Ιανουαρίου 2022

**Η αναφέρουσα βουλευτής
Μάλαμα Κυριακή**



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ

ΕΚΜΙΣΘΩΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

W.A.G. (Watersports Association of Greece)

Διεύθυνση: Ελευθερίου Βενιζέλου 54, Νέο Λιμάνι Κέρκυρα,

Τηλ.: 2661038610

ix: 2661038610, Site: w-a-g.gr

,email: t.panelliniosyndesmos@yahoo.gr

Κέρκυρα, 28/12/2020

Αρ. Πρωτ.: 178

Προς: Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας

Κλάδος Α'

Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής,

μέσω email: dla@hcg.gr

Κοιν.: 2) κ. Ιωάννη Πλακιωτάκη,

Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής

μέσω email: minister@yna.gov.gr, minister.office@yna.gov.gr

2) Αρχηγό Λιμενικού Σώματος, μέσω email: als@hcg.gr

**Θέμα: Συμμετοχή στην διαβούλευση για την αναμόρφωση του Γενικού Κανονισμού
Λιμένα 20**

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Πρόσφατα, εισήχθη σε διαβούλευση η τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα 20. Με αυτή την αφορμή, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εκμισθωτών Θαλασσίων Μέσων Αναψυχής, έχοντας ήδη συμπληρώσει 6 έτη στην άσκηση της αποστολής του και έχοντας πολύπλευρα συνεργασθεί με την ηγεσία και με υπηρεσίες του Υπουργείου σας, επιθυμεί με την παρούσα να θέσει υπόψη σας

συνοπτικά ορισμένες διαπιστώσεις και προτάσεις μας που σχετίζονται με την λειτουργία των θαλασσίων μέσων αναψυχής.

Άρθρο 4 Υποχρεώσεις χειριστών – ιδιοκτητών – εκμισθωτών – μισθωτών ταχύπλων σκαφών

ε) φέρουν επί του σκάφους την πρωτότυπη άδεια χειριστή ταχυπλόου σκάφους, το πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας αυτού και αντίγραφο του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, τα οποία πρέπει να επιδεικνύουν κάθε φορά που αυτό ζητείται από αρμόδιο στέλεχος των Λιμενικών Αρχών.

Τα πρωτότυπα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας είναι πολύ εύκολο να διαβρωθούν και να καταστραφούν. Αυτό συμβαίνει κατά κανόνα σε εκμισθούμενα σκάφη από κακό χειρισμό πελατών. Δεν είναι δυνατόν να πλαστικοποιηθούν λόγω αναγραφών θεώρησης σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Ζητάμε αντί πρωτότυπου να φέρουν αντίγραφο αυτού.

Άρθρα 5, 7, 8

Στα πιο πάνω άρθρα αναγράφεται προφανώς εκ παραδρομής ότι τα πρόσωπα που διενεργούν αυτές τις δραστηριότητες γνωρίζουν να κολυμπούν, σύμφωνα με υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 (Α' 75). Πρόκειται για μια διάταξη που συνιστά, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, πρόδηλο τυπικό σφάλμα και πρέπει να απαλειφθεί κατά το μέρος της «υπεύθυνης δήλωσης».

Άρθρο 6 και 21

Σύμφωνα με τον ΓΚΛ 23, παρ 2, άρθρο 2 και με τους ορισμούς του άρθρου ισχύουν τα εξής:

« ΜΙΚΡΟ ΣΚΑΦΟΣ: Κάθε σκάφος, ανεξαρτήτως υλικού κατασκευής, ολικού μήκους μέχρι και:

- α) επτά (07) μέτρων για επαγγελματικό μεταφοράς επιβατών ή
- β) δέκα (10) μέτρων για επαγγελματικό αλιευτικό ή
- γ) δέκα (10) μέτρων για επαγγελματικό φορτηγό ή
- δ) δέκα (10) μέτρων για επαγγελματικό μεταφοράς επιβατών/αυτοδυτών και εξοπλισμού καταδύσεων για την εφαρμογή του άρθρου 10 του ν. 3409/2005 (Α' 273) ή
- ε) δέκα (12) μέτρων για επαγγελματικό που εκμισθώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθ. 38 (Β' 748/2004), όπως ισχύει, και μεταφέρει μέχρι και δώδεκα (12) επιβάτες ή
- στ) δώδεκα (12) μέτρων για ερασιτεχνικό

Το σκάφος που χρησιμοποιούμε για την έλξη αλεξιπτώτου το οποίο έχει ενσωματωμένη εξέδρα είναι ένα σκάφος εξειδικευμένο που σαφώς δεν εμπίπτει σε καμία από τις παραπάνω κατηγορίες. Εσφαλμένα και αναχρονιστικά πλέον τίθεται στην (α) κατηγορία και περιορίζεται στα επτά (7) μόλις μέτρα.

Όλα τα σκάφη αυτά που είναι πάνω από επτά (7) μέτρα εγγράφονται στα Νηολόγια με πολύ δυσμενέστερους οικονομικούς και διαδικαστικούς όρους.

Έχουμε λοιπόν ένα σκάφος με εξειδικευμένο χειριστή (άδεια χειριστή ταχυπλόου, δίπλωμα προπονητή ,προϋπηρεσία) που δεν κάνει μεταφορά επιβατών αλλά έλξη σε περιορισμένα τοπικά όρια να μην θεωρείται μικρό σκάφος, ενώ ένα άλλο δέκα (10) μέτρων που μεταφέρει αυτοδύτες με χειριστή ο οποίος κατέχει απλή άδεια χειριστή ταχύπλοου (περίπτωση δ) και ακόμη ένα το οποίο εκμισθώνεται με δώδεκα (12) επιβάτες και χειριστή ερασιτέχνη με απλή άδεια χειριστή ταχύπλοου το οποίο είναι στα δώδεκα (12) μέτρα (περ. ε), να θεωρείται μικρό σκάφος με δικαίωμα εγγραφής στα ΒΕΜΣ. Για την έλξη του θαλάσσιου αλεξιπτώτου είναι ασφαλέστερο ένα μεγαλύτερο σκάφος λόγω βάρους και ιπποδύναμης από ένα μικρότερο.

Ζητάμε για λόγους ισότιμης μεταχείρισης, στο άρθρο 6 παρ. 3 του Γ.Κ.Λ 20, όπου περιγράφεται το σκάφος του θαλασσιού αλεξιπτώτου να χαρακτηριστεί, και, ως

σκάφος επαγγελματικό εγγεγραμμένο στα ΒΕΜΣ, εφόσον το μήκος του είναι έως δέκα (10) μέτρα διαθέτει ενσωματωμένη εξέδρα με κατάλληλο μηχανισμό (βίντσι), και μεταφέρει μέχρι και δώδεκα (12) επιβάτες. Άλλωστε λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και της μοναδικότητάς του, δεν μπορεί να συμπεριληφθεί σε μια ήδη υπάρχουσα ευρύτερη κατηγορία. Η συμπερίληψη του στην κατηγορία του επαγγελματικού μεταφοράς επιβατών, είναι αβάσιμη και εσφαλμένη. Επομένως, πρέπει τώρα (το αίτημα μας υποβλήθηκε για πρώτη φορά το 2017), να περιγραφεί στον Γ.Κ.Λ. 20 – σαν σκάφος ειδικού σκοπού- ανεξάρτητα από άλλες κατηγοριοποιήσεις σκαφών του Γ.Κ.Λ. 23 . Συναφώς σας υπενθυμίζουμε ότι πρόσφατα στο Γενικό Κανονισμό Λιμένα 38 (Β' 2390/19-06-19) συμπεριλήφθηκε διάταξη για την εγγραφή στα ΒΕΜΣ μηχανοκινήτων λέμβων και ταχύπλων μικρών σκαφών μέχρι δώδεκα (12) μέτρα.

Άρθρο 9, παράγραφος 2

1. Τα ιδιωτικής χρήσης ή εκμισθούμενα ατομικά σκάφη - θαλάσσια μοτοποδήλατα, καθώς και τα προσομοιάζοντα προς αυτά, ανεξαρτήτως τύπου και ονομασίας, είναι λεμβολογημένα – εγγεγραμμένα στα Β.Ε.Μ.Σ., φέρουν γραμμένο σε αμφότερες τις πλευρές τους το όνομά τους, τον λιμένα και τον αριθμό λεμβολογίου – εγγραφής στα Β.Ε.Μ.Σ. και φέρουν τα φωτιστικά σήματα κινδύνου και τους πυροσβεστήρες που έχει καθορίσει ο κατασκευαστής τους ή, σε διαφορετική περίπτωση, δύο βεγγαλικά χειρός, ένα καπνογόνο και έναν) μικρό πυροσβεστήρα κόνεως. Όλα τα εφόδια είναι πρόσφορα για άμεση χρήση, στα δε εφόδια με ημερομηνία λήξης δεν έχει παρέλθει η ημερομηνία αυτή.

Η περιοχή κίνησης των εκμισθούμενων ατόμικων σκαφών είναι τέτοια ώστε να υπάρχει δυνατότητα άμεσης παροχής βοήθειας από μεριάς εκμισθωτή χωρίς να απαιτείται η χρήση βεγγαλικών η καπνογόνων από την πλευρά του μισθωτή καθώς υπάρχει πάντα οπτική επαφή. Πέραν τούτου η εκμίσθωση τους απαγορεύεται πριν την ανατολή και μετά την δύση του ήλιου.

Ο διαθέσιμος χώρος για την τοποθέτηση αυτών είναι κατά κανόνα ενιαίος με κινητήρα και ντεπόζιτο καυσίμου, συνεπώς έχουμε κίνδυνο πυρκαγιάς σε περίπτωση

ανάφλεξης από αστοχία βεγγαλικού ή καπνογόνου σε αυτό το χώρο, (έχει συμβεί στο παρελθόν).

Συνεπώς για την ασφάλεια και την αποφυγή ατυχημάτων ζητάμε τα εκμισθούμενα ατομικά σκάφη να μην απαιτείται να φέρουν βεγγαλικά και καπνογόνα.

Άρθρο 9, παράγραφος 2, υποπαράγραφος η)

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία που σχετίζεται με «τις ώρες κοινής ησυχίας» απαγορεύονται τις ώρες αυτές, όπως κάθε φορά ορίζονται με αστυνομική διάταξη εργασίες ή άλλες δραστηριότητες που δημιουργούν θόρυβο ή και κάθε άλλη θορυβώδη εκδήλωση σε δρόμους, πλατείες και δημόσιους γενικά χώρους κατοικημένων περιοχών. Τέτοια περίπτωση κατά την εκτίμησή μας δεν συντρέχει στην περίπτωση εκμίσθωσης και διενέργειας jet ski, δεδομένου ότι πρόκειται για μια δραστηριοποίηση ψυχαγωγικού χαρακτήρα, η οποία σύμφωνα με τις πρόνοιες του Γενικού Κανονισμού Λιμένα 20 διενεργείται σε θαλάσσιο χώρο μακριά από κατοικημένες περιοχές.

Μετά τη θέση σε ισχύ της Οδηγίας 2003/44/ΕΚ, που ενσωματώθηκε στο εσωτερικό μας δίκαιο με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 4113.183/01/2004/18-10-2004 (ΦΕΚ 1613 Β' /2004), υπόχρεα να φέρουν σήμανση «CE» είναι και τα ατομικά σκάφη, δηλαδή τα θαλάσσια μοτοποδήλατα τύπου jet-ski κ.λ.π., όπως χαρακτηριστικά αναφέρονται στους Γενικούς Κανονισμούς Λιμένων. Ο ορισμός που δίδεται από την παραπάνω Οδηγία για το ατομικό σκάφος είναι: «ατομικό σκάφος»: σκάφος μήκος μικρότερου των 4 m, το οποίο χρησιμοποιεί κινητήρα εσωτερικής καύσης με αντλία εκτόξευσης νερού ως κύριο μέσο πρόωσης και προορίζεται να χρησιμοποιείται από άτομο ή άτομα που είναι καθιστά, όρθια ή γονατιστά επάνω του και όχι μέσα στο κύτος.

Οι διατάξεις για τις εκπομπές καυσαερίων και θορύβου που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία έχουν εφαρμογή σε όλους τους κινητήρες (εσωλέμβιους, εξωλέμβιους ή εσω-εξωλέμβιους με ή χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση) και στα ατομικά σκάφη, προκειμένου να εξασφαλιστούν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος. Οι

κινητήρες που υφίστανται σημαντικές μετατροπές θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών καυσαερίων. Τα σκάφη με εσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιου προωστικού κινητήρα, τα οποία έχουν υποστεί σημαντική μετασκευή, θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου, όταν διατίθενται στην κοινοτική αγορά εντός 5 ετών από τη μετασκευή τους. Τα σκάφη αναψυχής, τα ατομικά σκάφη ή οι κινητήρες θα πρέπει πάντα να συνοδεύονται από τα στοιχεία που πιστοποιούν τη συμμόρφωσή τους όσον αφορά τα δύο αυτά είδη εκπομπών. Για το λόγο αυτό εκτιμούμε ότι η συγκεκριμένη διάταξη είναι αναχρονιστική και αναφερόταν σε μια εποχή που δεν υπήρχαν πιστοποιήσεις για την εκπομπή θορύβων και ως εκ τούτου εξεταζόμενη υπό το πρίσμα των σημερινών τεχνολογικών εξελίξεων, κρίνεται ξεπερασμένη και πρέπει να απαλειφθεί.

Άρθρο 9, Παρ.3.:

Ο χειρισμός των ατομικών σκαφών - θαλάσσιων μοτοποδηλάτων ανεξάρτητα από τον τύπο κατασκευής ή την ταχύτητα, που αναπτύσσουν, απαγορεύεται από άτομα, που δεν είναι εφοδιασμένα με άδεια χειριστή ταχύπλοου σκάφους.

Για το παραπάνω άρθρο θα θέλαμε να επαναλάβουμε για μια ακόμη φορά την πάγια και διαχρονική θέση του Συνδέσμου μας, η οποία συνίσταται στα εξής:

Για την απόκτηση αδείας χειριστή ταχυπλόου διδάσκεται κάποιος χειρισμό οδήγησης, ναυσιπλοΐα και κανόνες αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα. Στην περίπτωση του jet ski ο χειρισμός – οδήγηση του δεν έχει καμία σχέση με αυτόν ενός ταχυπλόου σκάφους είναι πολύ απλός και εύκολος.

Ναυσιπλοΐα δεν εκτελείται κατά την ενοικίαση διότι σύμφωνα με τον κανονισμό ισχύει το εξής:

Άρθρο 9, παρ. 9:

Τα εκμισθούμενα ατομικά σκάφη - θαλάσσια μοτοποδήλατα κυκλοφορούν μόνο σε θαλάσσιες περιοχές όπου υπάρχει η δυνατότητα οπτικής επαφής και ελέγχου μισθωτή - εκμισθωτή. Ο καθορισμός των περιοχών αυτών είναι επακριβής και αναγράφεται στις χορηγούμενες άδειες εκμίσθωσης.

Επομένως ο πελάτης δεν ναυσιπλοεί άπλα παίζει σε συγκεκριμένη περιοχή για μικρό χρονικό διάστημα 15-20 λεπτών.

Όσο για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα τα πράγματα είναι άπλα, εφόσον διέρχεται άλλο σκάφος από την περιοχή μέχρι αυτό να περάσει, σβήνεις τη μηχανή του jet ski με:

Άρθρο 9, παρ 6.:

Οι εκμισθωτές ατομικών σκαφών - θαλάσσιων μοτοποδηλάτων διαθέτουν **σύστημα αυτόματης σβέσης** αυτών από απόσταση τουλάχιστον χιλίων (1.000) μέτρων (CONTROL PANEL), για να το χρησιμοποιούν σε περίπτωση που διαπιστώνουν ότι οι μισθωτές (χειριστές) των ατομικών σκαφών - θαλάσσιων μοτοποδηλάτων δημιουργούν κινδύνους για την ασφάλεια των λουόμενων, της ναυσιπλοΐας κ.λπ.

Προτείνουμε να ακολουθήσουμε το παράδειγμα της Κύπρου ως προς τα εκμισθούμενα jet ski για όλους, όχι μόνο για τους επισκέπτες και ίσως να εκδώσουμε ένα εγχειρίδιο οδηγιών προς τους πελάτες το οποίο θα τυποποιήσει τις οδηγίες και τη διαδικασία εκμίσθωσης .

Άρθρο 13 του σχεδίου Ιστιοσανίδα (wind surf)

1. Απαγορεύεται :

α) η χρησιμοποίηση της ιστιοσανίδας όταν επικρατεί ένταση ανέμου μεγαλύτερη των επτά μποφόρ ή άνω των εξήντα ενός χλμ/ώρα, καθώς και πριν την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.

Η Ιστιοσανίδα προσομοιάζει με την αετοσανίδα θεωρούμε λογικό και δίκαιο η διάταξη αυτή να επεκταθεί και στην αετοσανίδα.

Άρθρο 19, παράγραφος 5

Σχετικά με τη διάταξη του άρθρου 19 ΠΡΓ. 5 του προτεινόμενου σχεδίου Κανονισμού Λιμένα, με την οποία προβλέπεται ότι <<Η εκμισθούμενη μηχανοκίνητη λέμβος διαθέτει προστατευτικό έλικας. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου είναι υποχρεωτική από 01-06-2021.>>

Θεωρούμε ότι η μεταβατική περίοδος για την συμμόρφωση που τίθεται δεν είναι αρκετή.

Λόγω covid οι επιχειρήσεις μας, όπως και όλες οι άλλες, έχουν πληγεί οικονομικά σε βαθμό που δεν επιτρέπει τον εξοπλισμό των λέμβων τους σε τόσο λίγο χρονικό διάστημα, πριν καν να ολοκληρώσουν έναν ετήσιο οικονομικό κύκλο. Επιπροσθέτως η παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού σε τέτοιου είδους εξαρτήματα έχει διαταραχθεί επομένως δεν θα είναι δυνατόν να προμηθευτούμε έγκαιρα τα προστατευτικά αυτά και φυσικά θα πέσουμε θύματα αισχροκέρδειας.

Ζητούμε μεταβατική περίοδο τουλάχιστον δύο ετών από την ισχύ του νέου κανονισμού ώστε να γίνει ομαλά η προμήθεια και τοποθέτηση των προστατευτικών αυτών.

Επισημαίνουμε για άλλη μία φορά ότι το μέτρο αυτό θα πρέπει για να είναι δίκαιο και αποτελεσματικό να επεκταθεί ταυτόχρονα και με τους ίδιους όρους και σε εκμισθούμενες λέμβους του Γ.Κ.Α. 38.

Άρθρο 22, Παράγραφος 1

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 22, θα πρέπει να προστεθεί και η φράση «υπό ανανέωση σε πόστο επί αιγιαλού», καθώς θα δημιουργηθούν προβλήματα σε περιπτώσεις που έχει καθυστερήσει η ανανέωση της άδειας λόγω επικείμενης σύμβασης παραχώρησης του αρμόδιου φορέα για την παραχώρηση της απλής χρήσης κοινόχρηστου χώρου αιγιαλού-παραλίας. Σε αυτή την περίπτωση εάν δεν «κατέβουν» όλα τα μέσα διαφήμισης του εκμισθωτή, περιλαμβανομένου και του διαδικτύου και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης κινδυνεύουμε για το κενό διάστημα μέχρι την ανανέωση της άδειας(Θεωρούμε δεδομένο ότι δεν δουλεύουμε σε αυτό το διάστημα), σύμφωνα με το άρθρο 39, Παρ. 5α να μας επιβληθεί πρόστιμο 5.000,00 ευρώ.

Άρθρο 22 Γενικοί όροι εκμίσθωσης θαλασσίων μέσων αναψυχής

1. Παράγραφος 3

Για λόγους προστασίας των λουομένων, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, αποφυγής οποιασδήποτε μορφής ατυχημάτων, αλλά και για λόγους αποφυγής προστριβών μεταξύ των εκμισθωτών,..... η απόσταση μεταξύ των θέσεων δραστηριοποίησης απαγορεύεται να είναι μικρότερη των τριακοσίων μέτρων.

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 22, θα πρέπει να προστεθεί για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, αποφυγής οποιασδήποτε μορφής ατυχημάτων, αλλά και για λόγους αποφυγής προστριβών η απαγόρευση των 300μ. και από άλλες οργανωμένες δραστηριότητες που αφορούν χρήση ΘΜΑ.

Η ανωτέρω εισήγηση θα πρέπει να προστεθεί σε κάποια αντίστοιχη διατύπωση, καθώς σήμερα δεν προβλέπονται διατάξεις που να απαγορεύουν την οργανωμένη δραστηριότητα στον ίδιο χώρο με τον εκμισθωτή.

Πέραν της ατομικής αναψυχής όπου για κάθε ξεχωριστό ΘΜΑ υπάρχουν οι γενικοί όροι και η διενέργεια τους διέπεται από αυτούς, υπάρχουν οργανωμένες δραστηριότητες από αθλητικούς ομίλους, σωματεία, κ.λ.π. υπό τη μορφή προπόνησης ή εκμάθησης σε συγκεκριμένο θαλάσσιο χώρο κατ' εξακολούθηση, ο οποίος συχνά βρίσκεται σε θαλάσσια περιοχή όπου δραστηριοποιείται εκμισθωτής, (ακόμα και εντός διαύλου – θαλάσσιου διαδρόμου αυτού), δημιουργώντας κίνδυνο ζωής για όλους τους εμπλεκόμενους.

Πχ σε περιοχή όπου διενεργείται έλξη θαλασσίου αλεξιπτώτου ή εκμίσθωση Τζετ Σκι να ευρίσκονται και να προπονούνται ανήλικοι με ιστιοπλοϊκά αγωνιστικά σκάφη διαφόρων κατηγοριών.

Εφόσον η χρήση του θαλασσίου χώρου γίνεται κατ' εξακολούθηση θεωρούμε ότι εμπίπτει στις διατάξεις του Αθλητικού Νόμου 2725/1999 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει Άρθρο 56B Άδεια λειτουργίας των αθλητικών εγκαταστάσεων για την έκδοση της οποίας απαιτείται η σύμφωνη γνώμη Λιμενικής Αρχής εφόσον αφορά τομέα

ευθύνης της.

Η ως άνω τροποποίηση που προτείνεται δίνει μία σταθερά την οποία οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές θα ακολουθούν για την έγκριση καταλληλότητας θαλασσίου χώρου, συνεκτιμώντας φυσικά και άλλες ιδιαιτερότητες, για τις δραστηριότητες αυτές, διασφαλίζοντας την προστασία της ζωής στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης τους.

Άρθρο 23 παράγραφος 12 του σχεδίου:

12. Επιτρέπεται σε κατόχους άδειας εκμίσθωσης θαλασσίων μέσων αναψυχής, φυσικά πρόσωπα, νομικά πρόσωπα και ξενοδοχειακές μονάδες, να δηλώνουν εγγράφως στη Λιμενική Αρχή, άλλο υπεύθυνο/α πρόσωπο/α για την άσκηση της δραστηριότητας εκμίσθωσης θαλασσίων μέσων αναψυχής, εφόσον τα πρόσωπα αυτά συγκεντρώνουν το σύνολο των προσόντων των περ. α), β), γ), δ), ε), θ), ι) και ια) της παρ. 1. Στην περίπτωση αυτή υποβάλλονται στη Λιμενική Αρχή τα δικαιολογητικά των υποπερ. αα), ββ) και γγ) της περ. β) της παρ. 3, των περ. α), γ), δ), ε), στ) και η) της παρ. 3 για έκαστο επιπλέον οριζόμενο υπεύθυνο άτομο, καθώς και υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, του οριζόμενου υπεύθυνου ατόμου στην οποία δηλώνει ότι: «Αποδέχομαι τον ορισμό μου ως υπεύθυνου προσώπου της παρ. 12 του άρθρου 23 του Γ.Κ.Α. αριθ. 20 για την εκμίσθωση των θαλάσσιων μέσων αναψυχής και οφείλω να τηρώ τις υποχρεώσεις του άρθρου 24 του ιδίου Κανονισμού». Στην άδεια εκμίσθωσης αναφέρονται υποχρεωτικά τα στοιχεία των οριζόμενων υπεύθυνων προσώπων.

Οι σύγχρονες επιχειρηματικές πρακτικές επιτάσσουν την ενασχόληση του επιχειρηματία με εργασίες που απαιτούν την απουσία του από την επιχείρηση για κάποιες ώρες της ημέρας.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει άλλος οριζόμενος ως υπεύθυνος με τα αντίστοιχα προσόντα για όλα τα μέσα που διαθέτει στην άδειά του ο εκμισθωτής, είναι αναγκασμένος να κλείνει ολόκληρη την επιχείρηση κατά τη διάρκεια υποχρεωτικής απουσίας του που συνδέεται με τα επιχειρηματικά του καθήκοντα.

Δεδομένου του εποχικού χαρακτήρα της εργασίας μας και στα πλαίσια της

επαγγελματικής ελευθερίας, ζητάμε να μπορεί να ορίζεται υπεύθυνο άτομο όχι μόνο για το σύνολο των θαλασσίων μέσων αλλά και κατά είδος με τα αντίστοιχα προσόντα ώστε κατά την απουσία του επιχειρηματία να μπορούν να εκμισθώνονται κάποια από τα μέσα που υπάρχουν στην άδεια. Είναι μία πρόταση, που εφόσον συμφωνήσετε να προστεθεί, θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα ενισχύσει την ελκυστικότητα και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων μας.

Π.Χ. Σε επιχείρηση που διαθέτει ελκούμενα από ταχύπλοο σκάφος μέσα, τζετ σκι, κανό, sur κατά την απουσία του επιχειρηματία και μοναδικού με τα προσόντα που απαιτούνται για την έλξη θ.μ.α. από ταχύπλοο σκάφος (άδεια προπονητή θαλάσσιου σκι) να μπορούν να γίνονται ενοικιάσεις τζετ σκι, κανό, sur από άλλο οριζόμενο ως υπεύθυνο άτομο που δεν διαθέτει προσόντα για έλξη αλλά μόνο για τζετ σκι και μη μηχανοκίνητα.

Άρθρο 24 παράγραφος 1 υποπ. β

β) διαθέτει προς άμεση χρήση φορείο και φορητό φαρμακείο με περιεχόμενο κατά το Παράρτημα Β'

Η λίστα του Παραρτήματος Β φαίνεται υπερβολική –ουσιαστικά είναι ίδια με το περιεχόμενο φορητού φαρμακείου ναυαγοσώστη-, καθώς αναφέρονται αρκετά υλικά που δεν γνωρίζουμε πώς να χρησιμοποιήσουμε το φαρμακευτικό και υγειονομικό υλικό. Βέβαια, το φαρμακείο του ναυαγοσώστη, δεν γίνεται να περιέχει το ίδιο φαρμακευτικό και υγειονομικό υλικό με αυτό του Εκμισθωτή θ.μ.α, αφού ούτε τις ίδιες επαγγελματικές γνώσεις έχουν, ούτε την ίδια δουλειά κάνουν. Ο ναυαγοσώστης σε περίπτωση ατυχήματος, μεριμνά για την παροχή πρώτων βοηθειών και το συντονισμό του περιστατικού, και είναι σε άμεση ετοιμότητα παροχή βοήθειας, παρέχοντας βοήθεια στους λουόμενους, όταν συντρέχει περίπτωση, ενώ ο εκμισθωτής θαλάσσιων μέσων αναψυχής είναι το πρόσωπο εκείνο που είναι εφοδιασμένο από τη Λιμενική Αρχή με άδεια για να εκμισθώνει, με την καταβολή αντιτίμου, τα θαλάσσια μέσα αναψυχής που προβλέπει ο Γ.Κ.Λ. 20. Πολλά από τα σκευάσματα που περιέχει η λίστα είναι πολύ ειδικευμένα για την αντιμετώπιση περιστατικού και επιβάλλεται ο διασώστης να έχει συγκεκριμένες

γνώσεις στην αναγνώριση και αντιμετώπιση του συγκεκριμένου περιστατικού και να υπάρχει παρουσία ιατρού. Βάση νόμου, είναι ιατρική πράξη !!!

Επίσης, θα πρέπει να θυμόμαστε ότι το φαρμακευτικό και υγειονομικό υλικό, είναι ευπαθές και ευαίσθητο στις περιβαλλοντικές συνθήκες, επομένως η επιλογή του τύπου του κουτιού πρώτων βοηθειών θα πρέπει απαραίτητως να συγκεντρώνει βασικά χαρακτηριστικά όπως:

Στεγανότητα, για προστασία από την υγρασία και το νερό
Αδιαφάνεια, ώστε να είναι αδιαπέραστα τα τοιχώματά του από το ηλιακό φως.
Η τοποθέτησή του φαρμακείου, θα πρέπει να γίνεται σε μέρος σκιερό ενώ η παραμονή του στον ήλιο, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, θα πρέπει να αποφεύγεται, καθώς οι υψηλές θερμοκρασίες που αναπτύσσονται στο εσωτερικό του δύναται να αλλοιώσουν τα υλικά.

Όμως, τέτοιες συνθήκες δεν υπάρχουν στις θέσεις δραστηριοποίησης μας.

Επιπλέον, ο εκμισθωτής θ.μ.α, διαθέτει στη θέση δραστηριοποίησης του μικρό επαγγελματικό σκάφος χρώματος πορτοκαλί, ικανό να αναπτύξει ταχύτητα τουλάχιστον δώδεκα (12) κόμβων, εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, υγειονομικό και επιδεσμικό υλικό, ενώ ταυτόχρονα σε κάθε εκμισθούμενο ή χρησιμοποιούμενο από αυτόν σκάφος διατίθεται φαρμακείο.

Για τους πιο πάνω λόγους ζητάμε να αναθεωρηθεί η λίστα

Ενδεικτικά, το φαρμακείο ενός θα μπορούσε να περιλαμβάνει παραπλήσιο φαρμακευτικό και υγειονομικό υλικό που ορίζει η Υπουργική Απόφαση οικ. 32205/Δ10.96/2013 - ΦΕΚ 2562/Β/11-10-2013 "Ελάχιστα απαιτούμενα υλικά πρώτων βοηθειών στους χώρους εργασίας", προσαρμοσμένη στις απαιτήσεις του επαγγέλματος μας :

- Οξυζενέ, που χρησιμοποιείται για τον καθαρισμό και την απομάκρυνση σωμάτων από τις πληγές
- Σωληνάριο βαζελίνης, η οποία τοποθετείται σε έγκαυμα και βοηθάει στην ανακούφιση

- Υγρή αμμωνία, που δρα στην περιοχή του δήγματος λόγω μεγάλης πτητικότητας
- Αντισταμινική αλοιφή, που χρησιμοποιείται σε περίπτωση αλλεργίας από διάφορες αιτίες, όπως δήγματα εντόμων, μεδουσών
- Φυσιολογικός ορός, που χρησιμοποιείται για καθαρισμό της πάσχουσας περιοχής όπως εκδορές, πληγές
- Betadine, που χρησιμοποιείται για την απολύμανση των τραυμάτων
- Οινόπνευμα, το οποίο σε διάλυμα νερού αποτελεί καλό αντισηπτικό όπως και το ξυλόπνευμα
- Σωληνάριο απλής κορτιζονούχου κρέμας, η οποία χρησιμοποιείται τοπικά για την αντιμετώπιση αλλεργικών αντιδράσεων
- Υγρό απολύμανσης χεριών.
- Φιαλίδιο κολλυρίου με αντισηπτικό, με σκοπό την απολύμανση του τραυματισμένου οφθαλμού και την απομάκρυνση μικροβίων από αυτό
- Δάκρυα/φυσιολογικός ορός, για τον καθαρισμό του οφθαλμού
- Ένα κουτί με παυσίπονα χάπια (π.χ. Deron, Panadol κλπ)
- Ένα κουτί με αντιόξινα (π.χ. Tums, Aludrox κλπ)
- Ένα κουτί με αντιεμετικά σε κάψουλες, για την πρόληψη της ναυτίας στα ταξίδια
- Ένα πακέτο βαμβάκι, για τον καθαρισμό της τραυματισμένης περιοχής και της περιφέρειας αυτής
- Λευκοπλάστη, για την σταθεροποίηση της γάζας
- Ελαστικούς επιδέσμους διαφόρων μεγεθών
- Αυτοκόλλητα επιθέματα (π.χ. Hansaplast) σε διάφορα μεγέθη για μικροτραύματα
- Μεγάλοι τριγωνικοί επίδεσμοι για κατάγματα
- Αιμοστατικό επίδεσμο αποστειρωμένο, όπου βοηθάει στην γρήγορη επούλωση του τραύματος
- Ένα κουτί αποστειρωμένες γάζες, για τον άσηπτο καθαρισμό τραύματος και για την προστασία του από μικρόβια
- Γάντια μίας χρήσεως, για την αποφυγή μεταφοράς μικροβίων
- Ένα ψαλίδι
- Παραμάνες ασφαλείας, για την σταθεροποίηση επιδέσμων
- Ένα μεγάλο τσιμπιδάκι, για την αφαίρεση ξένων σωμάτων από το τραύμα
- Γάζες ειδικές για τα μάτια, για την περιποίηση και κάλυψη του πάσχοντος

οφθαλμού

- φορητή συσκευή τεχνητής αναπνοής,

Άρθρο 24, παράγραφος 2

Το πιο πάνω άρθρο ορίζει τα ακόλουθα:

Απαγορεύεται η αναγραφή, στη θέση δραστηριοποίησης ή πλησίον αυτής, της λέξης «ΣΧΟΛΗ». Σε κάθε περίπτωση, απαγορεύεται, η διενέργεια μαθημάτων για την εκμάθηση χρήσης θαλασσίων μέσων αναψυχής, επιτρέπεται δε αποκλειστικά και μόνο επίδειξη του τρόπου λειτουργίας τους.

Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις που ο εκμισθωτής θαλασσίων μέσων αναψυχής κατέχει τα επαγγελματικά προσόντα και πληροί τις λοιπές προϋποθέσεις της νομοθεσίας για την ίδρυση και λειτουργία σχολής εκμάθησης θαλασσίων αθλημάτων, ορισμένοι δε είναι ήδη κάτοχοι τέτοιας άδειας. Στην περίπτωση αυτή, σύμφωνα με τις αρχές της επαγγελματικής ελευθερίας, όπως αυτές εξειδικεύονται στον νόμο 3919/2011, επιτρέπεται η δραστηριοποίηση και σχολής εκμάθησης θαλασσίων αθλημάτων από την ίδια θέση. Για το λόγο αυτό πρέπει να επαναδιατυπωθεί η διάταξη ως εξής:

Απαγορεύεται η αναγραφή, στη θέση δραστηριοποίησης ή πλησίον αυτής, της λέξης «ΣΧΟΛΗ». Σε κάθε περίπτωση, απαγορεύεται, η διενέργεια μαθημάτων για την εκμάθηση χρήσης θαλασσίων μέσων αναψυχής, επιτρέπεται δε αποκλειστικά και μόνο επίδειξη του τρόπου λειτουργίας τους, πλην της περίπτωσης νόμιμης ίδρυσης και λειτουργίας σχολής εκμάθησης θαλασσίων αθλημάτων σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο 27

Το Άρθρο 27, παράγραφος 3, Οριοθέτηση δίαυλου, του σχεδίου ορίζει τα ακόλουθα:

3. Δίαυλος πλάτους μέχρι δέκα μέτρων επιτρέπεται να οριοθετείται για την εκκίνηση και επιστροφή, από και προς την ξηρά, ιδιωτικών θαλάσσιων μέσων

αναψυχής. Για την ανάγκη δημιουργίας ή όχι του διαύλου και για το μήκος αυτού, αποφασίζει η Επιτροπή του άρθρου 35, μετά από αίτημα φυσικού ή νομικού προσώπου, το οποίο και αναλαμβάνει την κατασκευή και χρηματοδότησή του. Ο δίαυλος οριοθετείται και χωρίς αίτημα προσώπου, εφόσον το κρίνει απαραίτητο η Επιτροπή του άρθρου 35, η δε υποχρέωση κατασκευής και χρηματοδότησης αυτού βαρύνει τον οικείο φορέα διαχείρισης ή εφόσον δεν αυτός δεν υφίσταται, τον οικείο Ο.Τ.Α. Α' βαθμού. **Η απόσταση μεταξύ των διαύλων του πρώτου εδαφίου δεν είναι μικρότερη των τριακοσίων μέτρων.**

Η διάταξη αυτή τίθεται σε αντικατάσταση των οριζόμενων από το Άρθρο 30 Εκκίνηση/επιστροφή ιδιωτικών μηχανοκίνητων θαλάσσιων μέσων αναψυχής του ισχύοντος κανονισμού ως ακολούθως:

γ) από και προς τον αιγιαλό, εκτός των λουτρικών εγκαταστάσεων, εφόσον: (αα) πλέουν εντός οριοθετημένου διαύλου, πλάτους δέκα (10) μέτρων. Για τη δημιουργία ή όχι του διαύλου, για τη σήμανση του οποίου εφαρμόζεται η παράγραφος 2 του άρθρου 27, καθώς και για το μήκος αυτού, αποφαινεται η Επιτροπή του άρθρου 35. Σε κάθε περίπτωση η απόσταση μεταξύ των διαύλων της υποπερίπτωσης αυτής δεν είναι κατώτερη από τριακόσια (300) μέτρα. Η προαναφερόμενη απόσταση των τριακοσίων (300) μέτρων πρέπει επίσης να τηρείται μεταξύ των διαύλων της παραγράφου 1 του άρθρου 27 και των διαύλων της υποπερίπτωσης αυτής. Οι διατάξεις των δύο προηγούμενων εδαφίων δεν ισχύουν για τους ήδη αδειοδοτημένους διαύλους. Αρμόδιο για την κατασκευή και χρηματοδότηση οριοθέτησης του διαύλου είναι το νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο οποίο έχει παραχωρηθεί ή εκμισθωθεί από τον φορέα διαχείρισης ο έναντι του διαύλου χώρος του αιγιαλού ή και της παραλίας. Την κατασκευή και χρηματοδότηση μπορεί να αναλαμβάνει κατόπιν αιτήσεώς του, και οποιοδήποτε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

Διαπιστώνουμε ότι καταργείται η απόσταση ασφαλείας των 300 μέτρων ανάμεσα σε διαύλους την κατηγορίας αυτής και των διαύλων εκμισθωτών.

Ζητάμε για την ασφάλεια και αποφυγή ατυχημάτων να παραμείνει αυτή η απόσταση ασφαλείας.

Άρθρο 34

Θα θέλαμε να επισημάνουμε διάφορα πρακτικά προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά τη λειτουργία καινοφανών θαλασσίων μέσων αναψυχής με τη γενική ονομασία «Θαλάσσια Παιδική Χαρά» (Θ.Π.Χ.), όπως αυτά ρυθμίζονται με την Υ.Α. Αριθμ. Πρωτ. 2127/12/2000 της 12/Ιουνίου/2000, η οποία δε δύναται να καλύψει με ορθό τρόπο τη λειτουργία των Θ.Π.Χ., λόγω των καινοτομιών που έχουν προκύψει με τη διαρκή εξέλιξη αυτών των προϊόντων. Παρακαλούμε, λοιπόν, αν είναι εφικτό, να τροποποιηθεί η παράγραφο 5ζ της πιο πάνω Υ.Α. Πιο συγκεκριμένα, τα προβλήματα εντοπίζονται στο εξής:

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, όλα τα εξαρτήματα των Θ.Π.Χ. είναι μεγάλα σε όγκο αλλά και αγκυροβολημένα με ασφαλή τρόπο που υποδεικνύει ο κατασκευαστής. Έτσι η απομάκρυνση των εν λόγω μέσων από τη θάλασσα μετά τη δύση του ήλιου είναι επίπονη και χρονοβόρος διαδικασία και πιστεύουμε ότι δεν πρέπει αλλά και για πολλά από αυτά είναι αδύνατον να επιβάλλεται. Προκειμένου να μην υπάρξει κώλυμα στην ασφάλεια την ναυσιπλοΐας κατά τη διάρκεια της νύκτας, τα όποια μέσα παραμένουν στη θάλασσα, προτείνεται να φωτίζονται επαρκώς με κατάλληλη φωτεινούς σημαντήρες ή εφόσον κρίνεται απαραίτητο με κάθε άλλο πρόσφορο μέσον, συμπεριλαμβανομένου και της επιτήρησής τους από τον εκμισθωτή, μετά την δύση του ηλίου. Προς ενδυνάμωση των ειδικότερων ισχυρισμών μας, σας ενημερώνουμε ότι με πρόσφατη προσωρινή διαταγή του το Διοικητικό Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, **αμφισβήτησε την αναλογικότητα του συγκεκριμένου μέτρου και έκρινε ότι υπάρχουν λιγότερο παρεμβατικοί ,αλλά εξίσου αποτελεσματικοί τρόποι που θα αποτρέπουν την λειτουργία της Θαλάσσιας Παιδικής Χαράς πριν την ανατολή και μετά τη δύση του ηλίου.**

Άρθρο 39:

Στο νέο πλαίσιο για διοικητικά πρόστιμα παραβάσεων που σχετίζονται με την προστασία της ζωής και την ακεραιότητα των λουομένων και την ασφαλή μετακίνηση των θαλασσίων μέσων αναψυχής προβλέπει αυτοτελή αντικειμενικά πρόστιμα των πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Προκειμένου να απαλειφθούν στρεβλώσεις και αδικίες του συστήματος, δημιουργώντας ένα περιβάλλον δίκαιο και απλό, ταυτόχρονα όμως και αποτρεπτικό για ανάλογες παραβάσεις,

προτείνουμε για λόγους ισότητας και ασφάλειας δικαίου να προβλεφθεί και τα ίδια πρόστιμα για παραβάσεις του άρθρου 22, παράγραφος 4,5,6 προκειμένου όλοι να ακολουθούν απαρέγκλιτα τους κανόνες που αφορούν την προστασία της δημόσιας τάξης και ασφάλειας. Εν κατακλείδι, εκτιμούμε ότι η παράβαση που αφορά την εκμίσθωση θαλασσίων μέσων αναψυχής σε άλλα άτομα, πλην των πελατών της ξενοδοχειακής μονάδας, ισοδυναμεί και έχει την ίδια βαρύτητα με την εκμίσθωση θαλασσίων μέσων αναψυχής χωρίς νόμιμη άδεια.

Το αυτό επιθυμούμε και για τις παραβάσεις του νεοεισαχθέντος άρθρου 36 "Χρήση θαλάσσιων μέσων αναψυχής από τουριστικά γραφεία και κρουαζιερόπλοια" ώστε να αποφευχθεί η στρεβλή χρήση του..

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι , σύμφωνα με νεώτερη νομοθετική βουλήσή του Υπουργού , με το Άρθρο 70 του ν 4676/2020 με ισχύ την 19/3/2020, επήλθε αλλαγή στην παρ. 1.α. του άρθρου 13 ν. 4256 ΦΕΚ Α'92/14.4.2014 που τροποποιεί προς το επιεικέστερο, ως προς τα κατώτατα όρια, την επιβολή κυρώσεων για την μετακίνηση και κυκλοφορία ανασφάλιστων επαγγελματικών σκαφών ή θαλάσσιων μέσων αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα. Πλέον για την συγκεκριμένη παράβαση. επιβάλλεται πρόστιμο ύψους από δύο χιλιάδες (2.000) έως και είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ. _Εφ' όσον, λοιπόν, ο νομοθέτης τυπικό νόμο που ψήφισε η βουλή προβλέπει την δυνατότητα επιβολής προστίμου δύο χιλιάδων (2.000), για την μετακίνηση και κυκλοφορία ανασφάλιστων θαλάσσιων μέσων αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, δεν νοείται με κανονιστική πράξη της Διοίκησης να ανατραπεί αυτή η ρύθμιση. Επομένως, για καλούς ορθής νομοθέτησης και ασφάλειας δικαίου πρέπει να επανεξετασθεί η επιβολή αυτοτελούς αντικειμενικού προστίμου πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ για παράβαση της περ. ε παρ. 6 του άρθρου 23.

Άρθρο 22, παράγραφος 4,5,6

Η εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αναψυχής από ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις με στόχο την προσέλκυση επισκεπτών υψηλού εισοδηματικού επιπέδου, αποτελεί σήμερα μια τάση της αγοράς στην οποία δεν μπορούμε να κλείνουμε τα μάτια. Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εκμισθωτών Θαλάσσιων Μέσων Αναψυχής δεν ζητά την απαγόρευση της συγκεκριμένης δραστηριότητας, η οποία άλλωστε αποτελεί ένα παγκόσμιο φαινόμενο. Απαιτεί όμως να τεθούν συγκεκριμένοι κανόνες για τη λειτουργία της. Κανόνες που είναι απαραίτητοι για την προστασία, του κοινωνικού συνόλου, των νόμιμων επιχειρήσεων και του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας. Πάγια θέση μας όλα αυτά τα χρόνια είναι πως οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις που δραστηριοποιούνται με το συγκεκριμένο τρόπο θα πρέπει να πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές και να υπάρχουν ελάχιστες αποστάσεις ασφάλειας. Οι εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα πρέπει να, είναι περιορισμένες και να αφορούν σχεδόν αποκλειστικά τις μεγάλες ξενοδοχειακές επενδύσεις. Επίσης πρέπει να ρυθμιστεί με λεπτομέρειες ποιες ξενοδοχειακές επιχειρήσεις μπορούν να προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες προς τους πελάτες τους για να μην υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός, όπως σήμερα, με τα ξενοδοχεία των εξήντα (60) ατόμων. Το πεδίο εφαρμογής της διάταξης για την κατάργηση ελάχιστης απόστασης των τριακοσίων (300) μέτρων μεταξύ των εγκαταστάσεων των εκμισθωτών θαλασσιών μέσων αναψυχής, και των ξενοδοχειακών καταλυμάτων, είναι εξαιρετικά ευρύ, επισφαλές και αφήνει περιθώρια ακραίας δυσαναλογίας της εξαιρετικής μεταχείρισης. Με όρους ελληνικής πραγματικότητας η ρύθμιση αυτή αναφέρεται σε πάνω από δέκα χιλιάδες υφιστάμενα και εν δυνάμει ξενοδοχειακά καταλύματα, με αποτέλεσμα η εξαίρεση να «απογυμνώνει» τον κανόνα.

Σημειωτέον, εντέλει, ότι πρόκειται για μια αναχρονιστική διάταξη, αφού το ξενοδοχειακό τοπίο, από το 1999 που είχε θεσπιστεί η διάταξη, έχει αλλάξει και έχουν προστεθεί πολυτελείς ξενοδοχειακές μονάδες. Υπεύθυνες για την αδειοδότηση των ξενοδοχείων είναι οι κατά τόπο Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (Π.Υ.Τ.). Ωστόσο για την αδειοδότηση ξενοδοχείων 4 ή 5 αστέρων δυναμικότητας άνω των 300 κλινών αρμόδια είναι η Ειδική Υπηρεσία Προώθησης και Αδειοδότησης Τουριστικών Επενδύσεων (Ε.Υ.Π.Α.Τ.Ε.). Να υπενθυμίσουμε ότι μόνο το 2017 διατέθηκαν για τουριστικές επενδύσεις στην Αθήνα και σε άλλους

δημοφιλείς ελληνικούς προορισμούς 3,1 δισ. ευρώ, ενώ την τελευταία τριετία εγκρίθηκαν συνολικά 350 επενδυτικά σχέδια για ξενοδοχεία 4 και 5 αστέρων, άνω των 300 κλινών το καθένα. Με βάση τις εγκρίσεις αυτές, εκτιμάται ότι σε ολόκληρη τη χώρα θα προστεθούν σύντομα άλλες περίπου 26.000 νέες κλίνες υψηλών κατηγοριών (4 και 5 αστέρων).

B. ΠΡΟΤΑΣΗ –ΕΙΣΗΓΗΣΗ

Ενόψει των ανωτέρω, προκειμένου να ενισχυθεί, το νομοθετικό πλαίσιο των εγγυήσεων που αφορούν την προστασία των λουομένων, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, και την αποφυγή οποιασδήποτε μορφής ατυχημάτων, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εκμισθωτών Θαλάσσιων Μέσων Αναψυχής θεωρεί ότι η σχετική διάταξη του Γ.Κ.Λ. 20 πρέπει να τροποποιηθεί. Συγκεκριμένα, προτείνουμε να τροποποιηθεί, ως εξής :

Σε κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα 4 ή 5 αστέρων δυναμικότητας άνω των 300 κλινών του ν. 4276/2014 (Α' 155), όπως ισχύει, και σε περίπτωση που διασφαλίζεται επαρκώς η προστασία της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των λουομένων αλλά και των χρηστών των θαλασσίων μέσων αναψυχής, είναι δυνατόν με απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 35 του Γ.Κ.Λ. 20 να ορίζεται απόσταση μικρότερη των 300 μέτρων και πάντως όχι μικρότερη των 150 εφόσον οι εγκαταστάσεις τους είναι συνέχεια της παραλίας ή του αιγιαλού και η χορηγούμενη άδεια αφορά στην εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αναψυχής αποκλειστικά και μόνο για τους πελάτες τους. Όταν το τμήμα της απόστασης μεταξύ του ακρότατου σημείου του παραχωρούμενου κοινοχρήστου τμήματος του αιγιαλού, έμπροσθεν των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων, και των πλησίον αυτού λειτουργούντων επιχειρήσεων θαλασσίων μέσων αναψυχής είναι μεγαλύτερο των 150 μέτρων, τότε η άδεια υποχρεωτικά χορηγείται στο σημείο αυτό.

Η διάταξη αυτή δεν ισχύει για τα ξενοδοχειακά καταλύματα, που έχουν εφοδιασθεί με άδεια εκμίσθωσης θαλασσίων μέσων αναψυχής σύμφωνα με τις προϊσχύουσες διατάξεις.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου είναι να έχει παραχωρηθεί αρμοδίως στα ξενοδοχειακά καταλύματα το δικαίωμα απλής χρήσης του αιγιαλού σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Στην περίπτωση της προηγούμενης παραγράφου απαιτείται να αναγράφεται επί του σώματος της άδειας εκμίσθωσης και παρατήρηση σύμφωνα με την οποία η χορηγούμενη άδεια αφορά σε εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αναψυχής αποκλειστικά και μόνο για τους πελάτες τους.

Συναφώς, σας αναφέρουμε αν και εκ του περισσού ότι ο Σύνδεσμός μας θα αναλάβει πρωτοβουλία να επικοινωνήσει με την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ξενοδόχων, προκειμένου να υπάρξει διερευνητική συνάντηση, έτσι ώστε να οικοδομήσουμε μια αμοιβαία επωφελή σχέση μεταξύ μας, και εφόσον είναι εφικτό να καταλήξουμε σε μια κοινή θέση επ' ωφελεία και των δύο μερών, καθόσον εκτιμούμε ότι ο στόχος είναι κοινός και συνίσταται στην ασφαλή δραστηριοποίηση των θαλασσίων μέσων αναψυχής.

Εκ μέρους του Διοικητικού Συμβουλίου,

Ο Πρόεδρος

Ο Γραμματέας

Ξωμεριτάκης Ιωάννης

Θεριανός Φίλιππος