

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 2198
Ημερομ. Κατάθεσης: 9/5/2022



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ
τ. Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων
Βουλευτής Ν. ΠΕΛΛΑΣ – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΑΝΑΦΟΡΑ

Του Βουλευτή Πέλλας Γεωργίου Καρασμάνη

Προς τον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
κ. Πλακιωτάκη Γιάννη

ΚΑΤΑΘΕΤΩ

σαν αναφορά, το συνημμένο υπόμνημα της Πανελλήνιας Ένωσης Αξιωματικών & Κατωτέρων Πληρωμάτων Επαγγελματικών και Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών (ΠΕΑΚΠΕΙΘΣ), σχετικά με τις θέσεις της επί του Νομοσχεδίου του ΥΝΑΝΠ «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Παρακαλώ τον αρμόδιο κ. Υπουργό, να απαντήσει σύμφωνα με τον κανονισμό της Βουλής.

Αθήνα, 19-4-2022

Ο Αναφέρων Βουλευτής

Γεώργιος Καρασμάνης
Βουλευτής Πέλλας

**ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ**

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Της πρωτοβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης που εδρεύει στον Πειραιά (Ομηρίδου Σκυλίτση 19) με την επωνυμία **«ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ & ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ & ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (ΠΕΑΚΠΕΙΘΣ)»** όπως εκπροσωπείται νόμιμα.

ΕΠΙ

Του κατατεθέντος σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο **«Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις»**.

Αξιότιμοι Κύριοι,

Ως Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Επαγγελματικών και Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών, που αποτελούμε τη μοναδική συνδικαλιστική οργάνωση στον τομέα του yachting με συνδικαλιστική δράση που υπερβαίνει τα σαράντα (40) έτη, χαιρετίζουμε τη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, με σκοπό τη δημιουργία ενός σαφώς οριοθετημένου και επικαιροποιημένου πλαισίου δραστηριοποίησης

στον χώρο του yachting, που εν τέλει θα ευνοεί τον υγιή ανταγωνισμό και την απασχόληση.

Σε συνέχεια του εγγράφου υπομνήματος που έχουμε ήδη υποβάλει ενώπιον του Κυρίου Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, των όσων αναπτύξαμε προφορικώς κατά τις κατ'ιδίαν συναντήσεις μας με τον Κύριο Υπουργό, με αφορμή το σχέδιο νόμου, αλλά και των όσων έχουμε σχολιάσει όταν αναρτήθηκε το σχέδιο νόμου προς διαβούλευση, με το παρόν Υπόμνημά μας, Σας επισημαίνουμε τα ακόλουθα:

Επί του άρθρου 8 του σχεδίου νόμου με τίτλο «Όροι και προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής χαρακτηρισμένων ως επαγγελματικών σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας»

Η ελληνική σημαία στα σκάφη πρέπει να προστατευτεί και να συνεχίσει να είναι ισχυρότερη της ξένης σημαίας.

Εφόσον, με οποιονδήποτε τρόπο, μια ξένη σημαία αποκτήσει περισσότερα πλεονεκτήματα και προνόμια από την ελληνική, είναι μαθηματικά βέβαιο ότι πολλά σκάφη υπό ελληνική σημαία θα μεταβάλουν τη σημαία τους σε αλλοδαπού κράτους, με αποτέλεσμα τον ευτελισμό του Ν.Α.Τ, την επίταση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών, εξαιτίας της αντικατάστασής τους από ξένους ναυτικούς, αλλά και του κινδύνου για όσους Έλληνες εξακολουθήσουν να εργάζονται σε πλοία υπό ξένη πλέον σημαία, να κινδυνεύουν μην έχουν κοινωνική υποχρεωτική ασφάλιση από την τυχαία «σημαία ευκαιρίας».

Οποιοδήποτε ξένο επαγγελματικό σκάφος επιθυμούσε να δραστηριοποιηθεί στην Ελλάδα, με το υφιστάμενο νομοθετικό καθεστώς είχε τη δυνατότητα να εκδώσει επαγγελματική άδεια, όπως

εξάλλου έχουν ήδη πράξει μέχρι σήμερα πολλά σκάφη υπό ξένη σημαία.

Από εκεί και πέρα, το να χορηγείται η προβλεπόμενη στο άρθρο 8 του σχεδίου νόμου «Άδεια εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής αναγνωρισμένου σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας» (“Specified Period Charter Permission”) για μόλις 21 + 7 ημέρες, θεωρούμε ότι παραπέμπει σε ευκαιριακές πρακτικές για τα ξένα σκάφη, δεδομένου ότι τα ξένα σκάφη θα δραστηριοποιηθούν στα ελληνικά ύδατα, στερώντας πιθανότατα τη δυνατότητα ενός ελληνικού σκάφους να δραστηριοποιηθεί στη θέση των ξένων σκαφών για αυτό το χρονικό διάστημα, και στη συνέχεια τα ξένα σκάφη θα επιστρέψουν στη χώρα τους, χωρίς να αναπτύξουν καμία περαιτέρω δραστηριότητα στην Ελλάδα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, η οποία ασφαλώς και θα ευνοούσε την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών και εν γένει εργαζομένων.

Προσδοκούμε στον δίκαιο και υγιή ανταγωνισμό ελληνικών και αλλοδαπών σκαφών, ο οποίος θεωρούμε ότι δύναται να επιτευχθεί χωρίς την επιβολή χρονικών ορίων στα πλοία με ξένες σημαίες. Ασφαλώς, κάτι τέτοιο συνεπάγεται σημαντικές συνέπειες και μεταβολές, που οφείλουμε εκ των προτέρων να λάβουμε υπόψη και να κοστολογήσουμε, αναλαμβάνοντας και τις αντίστοιχες ευθύνες που αναλογούν στον καθένα. Συγκεκριμένα:

- Κάποια από αυτά τα σκάφη με ξένη σημαία θα καταστήσουν την Ελλάδα μόνιμο τόπο ελλιμενισμού τους, όπως άλλωστε δείχνει η τάση της αγοράς, γεγονός που συνεπάγεται μεν τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για τους ναυτικούς, αλλά χωρίς την υποχρεωτική ασφάλιση στο N.A.T., εκτός αν αυτό καταστεί υποχρεωτικό με σχετική νομοθετική ρύθμιση.

- Ο κύκλος εργασιών (τζίρος) όλων των εμπλεκόμενων άμεσα ή έμμεσα με το yachting, επαγγελματιών και υπηρεσιών του κλάδου, αναμενόμενα θα αυξηθεί.
- **Θα αναπτυχθεί υγιής ανταγωνισμός μεταξύ ελληνικών και ξένων σκαφών, ο οποίος θα καταδείξει αφενός την ανωτερότητα των ελληνικών σκαφών έναντι των ξένων σκαφών, αφετέρου την υπηρεσιακή επάρκεια και το υψηλό φρόνημα ευθύνης και επαγγελματισμού των ελληνικών πληρωμάτων.**
- Ο αριθμός των σκαφών ελληνικών συμφερόντων με ελληνική σημαία αναπόφευκτα θα μειωθεί, όπως θα μειθούν και τα έσοδα του NAT.
- Η ανεργία των Ελλήνων ναυτικών δυστυχώς θα επιταθεί, αφενός λόγω της πιθανολογούμενης αντικατάστασής τους από αλλοδαπούς ναυτικούς μικρότερου μισθολογικού κόστους, αφετέρου λόγω των μειωμένων απαιτήσεων οργανικής συνθέσεως των σημαιών ευκαιρίας τρίτων χωρών.
- Ο ΦΠΑ του ναύλου θα πρέπει να χρεώνεται ολόκληρος χωρίς έκπτωση, ώστε να μην υφίσταται οικονομικό πλεονέκτημα σε σχέση με την ελληνική σημαία. Ο ΦΠΑ θα πρέπει να προπληρώνεται ολόκληρος πριν την έναρξη του ναύλου και όχι σε ποσοστό 70%.
- Πρέπει να θεσμοθετηθεί η υποχρεωτική καταβολή εισφορών NAT για τα πληρώματα των ξένων σκαφών, ανεξάρτητα από το αν απαρτίζονται από ξένους ή Έλληνες ναυτικούς, όπως και η τήρηση ναυτολογίου, όπως ισχύει σήμερα για τα ξένα σκάφη με επαγγελματική άδεια.

Εν κατακλείδι, λαμβανομένης υπόψη της εν γένει οικονομικής συγκυρίας, της διαρκώς αυξανόμενης τουριστικής κίνησης στην

Ελλάδα και της συνεπακόλουθης αυτής αύξησης του κύκλου εργασιών του yachting, η θέση μας ως Ένωσης Πληρωμάτων Θαλαμηγών Σκαφών είναι ότι, **υπό τον αυτονόητο όρο πιστής εφαρμογής της ελληνικής εργατικής και ασφαλιστικής νομοθεσίας και της θέσπισης ενός πλαισίου υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ ελληνικών και ξένων σκαφών**, η δραστηριοποίηση σκαφών με ξένη σημαία στα ελληνικά ύδατα χωρίς χρονικά όρια μάλλον θα απέφερε ευνοϊκότερα εν γένει αποτελέσματα σε σχέση με τη θέσπιση χρονικών ορίων.

Διαχρονικά διεκδικούμε αφενός να υπάρξει **νομοθετική παρέμβαση στις οργανικές συνθέσεις των σκαφών προς όφελος των ελληνικών πληρωμάτων**, αφετέρου **ένα ποσοστό του ΦΠΑ που καταβάλλουν τα ξένα σκάφη να αποδίδεται υπέρ των Ελλήνων ναυτικών, προς αντιμετώπιση της ανεργίας τους και της κοινωνικοασφαλιστικών αναγκών τους.**

Μόνο υπό τους ως άνω όρους και προϋποθέσεις, θα καταστεί εφικτή η δημιουργία ενός σταθερού και προκαθορισμένου πλαισίου λειτουργίας και δραστηριοποίησης των ξένων σκαφών στην Ελλάδα, που αφενός θα προσελκύσει ξένα κεφάλαια σημαντικά για την ελληνική οικονομία, αφετέρου δεν θα αποβεί εις βάρος της εργασίας των Ελλήνων ναυτικών μας, αλλά ενδεχομένως την ενισχύσει.

Επί του άρθρου 11 του σχεδίου νόμου με τίτλο «Στελέχωση πλοίων αναψυχής και τουριστικών ημερόπλοιων»

Ενώ στο άρθρο 11 του αναρτηθέντος προς διαβούλευση σχεδίου νόμου αναφερόταν ότι: *Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 3, μήκους έως και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων και μεταφορικής ικανότητας έως και δώδεκα (12) επιβατών, ισχύουν τα εξής: α. Δεν υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος. Τη διακυβέρνηση του πλοίου αναλαμβάνει*

πλοίαρχος ή κυβερνήτης, κατά την έννοια των περ. (κα) και (κβ) του άρθρου 1 και επιτρέπεται να εργάζονται σε αυτό πλήρωμα και βοηθητικό προσωπικό.», τελικώς στο άρθρο 11 του κατατεθέντος σχεδίου νόμου προβλέφθηκαν τα εξής: 1. Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής των υποπερ. αα' και αβ' της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 3, μήκους έως και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων και **μεταφορικής ικανότητας: (i) έως και δεκατεσσάρων (14) επιβατών ή (ii) έως και εικοσιπέντε (25) επιβατών** όταν διενεργούν ταξίδι διάρκειας έως και δώδεκα (12) ωρών που δεν περιλαμβάνει διανυκτέρευση, ισχύουν τα εξής: α. Δεν υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος. Τη διακυβέρνηση του πλοίου αναλαμβάνει πλοίαρχος ή κυβερνήτης, κατά την έννοια των περ. (κα) και (κγ) του άρθρου 1 και επιτρέπεται να εργάζονται σε αυτό πλήρωμα και βοηθητικό προσωπικό.

Ενώ, λοιπόν, στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής μήκους έως 24 μέτρων, προβλεπόταν η υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος, εφόσον είχαν μεταφορική ικανότητα άνω των δώδεκα (12) επιβατών, με το κατατεθέν σχέδιο νόμου η μεταφορική ικανότητα μέχρι την οποία δεν απαιτείται η τήρηση οργανικής σύνθεσης πληρώματος αυξήθηκε σε δεκατέσσερις (14) επιβάτες, ενώ μάλιστα για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής που διενεργούν ταξίδι διάρκειας έως και δώδεκα (12) ωρών που δεν περιλαμβάνει διανυκτέρευση (ημερόπλοια) η μεταφορική ικανότητα μέχρι την οποία δεν υποχρεούνται σε τήρηση οργανικής σύνθεσης πληρώματος αυξήθηκε σε είκοσι πέντε (25) επιβάτες.

Φρονούμε ότι η ελαστικοποίηση των προϋποθέσεων για τήρηση οργανικών συνθέσεων πληρώματος, πέραν του ότι θίγει την απασχόληση των ελληνικών πληρωμάτων ναυτικών, πιθανότατα θα προξενήσει και ζητήματα ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Επί του άρθρου 16 του σχεδίου νόμου με τίτλο «Δυνατότητα εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων από επαγγελματικά πλοία αναψυχής κενά επιβατών»

Χαιρετίζουμε την πρόβλεψη της δυνατότητας εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων από επαγγελματικά πλοία αναψυχής κενά επιβατών, αλλά θεωρούμε ότι σε συνέχεια της παρ.2 του άρθρου 16 που προβλέπει την απαλλαγή από τον δασμό και τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) των καυσίμων και των λιπαντικών, κατά τον απόπλου ή κατάπλου προς και σε έτερο λιμένα, με σκοπό την έναρξη εκτέλεσης σύμβασης ολικής ναύλωσης και την επιστροφή του πλοίου στη θέση ελλιμενισμού του μετά τη λήξη της, εφόσον οι λιμένες αυτοί βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας, ή τον εφοδιασμό των πλοίων και σκαφών με καύσιμα, νερό και εφόδια, ή τη συμμετοχή σε συγκεκριμένη έκθεση για την προβολή και ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού (περιπτώσεις δ' έως στ' της παρ.1 του άρθρου 16), πρέπει να οριοθετηθεί το ζήτημα των τελωνειακών ελέγχων καυσίμων και η απαλλαγή από την επιβολή προστίμων σε σκάφη κάτω των 500 κόρων που δεν διαθέτουν χωριστές δεξαμενές καυσίμων.

Ως Ένωση, έχουμε προτείνει ήδη τέσσερις (4) διαφορετικές λύσεις επί του ζητήματος και θεωρούμε ότι σε συνεννόηση με το Υπουργείο Οικονομικών μπορεί να δοθεί μία ικανοποιητική λύση στο ζήτημα.

Επί του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου με τίτλο «Ποινικές Κυρώσεις»

Με τη διάταξη της παρ.8 του άρθρου 94 του Ν.4504/2017 υπό τον τίτλο «Τροποποιήσεις του ν. 4256/2014», η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4256/2014, όπως έχει τροποποιηθεί με την παρ. 2.β του άρθρου 55 του ν. 4276/ 2014 (Α'155), αντικαταστάθηκε και μεταξύ άλλων

τέθηκε η υποχρέωση προς τον Πλοίαρχο ή τον Κυβερνήτη επαγγελματικού ή ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, που είναι ναυλωμένο, να προσυπογράφει το αντίγραφο του ναυλοσυμφώνου και τις ενημερωμένες καταστάσεις επιβαινόντων και να βεβαιώνει την ημερομηνία και την ώρα της προσυπογραφής, ενώ επίσης προβλέφθηκε ότι ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης ο οποίος συντάσσει, προσυπογράφει ή αποδέχεται πλαστά ή εικονικά ή ανακριβή ναυλοσύμφωνα ή καταστάσεις επιβαινόντων, καθώς και όποιος νοθεύει ναυλοσύμφωνα ή καταστάσεις επιβαινόντων, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών (3) ετών.

Η Ένωσή μας κατέθεσε προς τα αρμόδια όργανα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Ναυτιλιακής Πολιτικής δύο (2) Εισηγήσεις - Παρεμβάσεις, δια των οποίων ανέδειξε το ζήτημα, επισημαίνοντας μεταξύ άλλων αφενός το γεγονός ότι αντίκειται στο κοινό περί δικαίου αίσθημα να επωμίζονται οι Κυβερνήτες ή Πλοίαρχοι την υποχρέωση να συντάσσουν, να προσυπογράφουν ή να αποδέχονται ναυλοσύμφωνα, το ακριβές και αληθές περιεχόμενο των οποίων αδυνατούν να γνωρίζουν, αντιμετωπίζοντας μάλιστα τον κίνδυνο να υποστούν βαρύτατες ποινικές κυρώσεις, αφετέρου το γεγονός ότι με την ως άνω διάταξη που καθιερώνει για πρώτη φορά την υποχρέωση προσυπογραφής του ναυλοσυμφώνου από τον Πλοίαρχο ή τον Κυβερνήτη επαγγελματικού ή ιδιωτικού σκάφους, ο προσυπογράφων το ναυλοσύμφωνο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης καθίσταται εμμέσως μέρος της ιδιωτικής και κατά βάση εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του Πλοιοκτήτη/Εφοπλιστή, του Ναυλομεσίτη/Τουριστικού Πράκτορα/Τουριστικού Γραφείου και του Ναυλωτή, χωρίς όμως ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης, εκ της ιδιότητός του, αφενός να έχει αρμοδιότητα να συμμετάσχει, έστω και εμμέσως, ως συμβαλλόμενος στην ως άνω ιδιωτική συμφωνία

μεταξύ των ως άνω συμβαλλομένων μερών, αφετέρου να είναι σε θέση να γνωρίζει το ακριβές και αληθές περιεχόμενό της.

Με την από 12-3-2018 και με αριθ. Πρωτ.: 3133.1-3/18868/2018 Εγκύκλιο της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού που υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το Υπουργείο Ναυτιλίας, υιοθετώντας πλήρως τόσο το σκεπτικό, όσο και την ίδια τη διατύπωση των ως άνω Εισηγήσεών μας, αναφορικά με την ποινική ευθύνη των Πλοιάρχων για την προσυπογραφή πλαστών/εικονικών/ανακριβών ναυλοσυμφώνων, προέβη στην ακόλουθη διευκρίνιση:

«Σε περίπτωση που Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης συντάσσει, προσυπογράφει ή αποδέχεται πλαστά ή εικονικά ή ανακριβή ναυλοσύμφωνα ή καταστάσεις επιβαινόντων τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών (3) ετών. Διευκρινίζεται ότι η ποινική ευθύνη στην οποία αναφέρεται η διάταξη σχετικά με την προσυπογραφή του ναυλοσυμφώνου αφορά στον Πλοίαρχο ή Κυβερνήτη που συνάπτει τη σύμβαση ναύλωσης (ναυλοσύμφωνο) ως συμβαλλόμενο μέρος για λογαριασμό του πλοιοκτήτη/εκναυλωτή κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης και όχι στις περιπτώσεις που έχει την ευθύνη μόνο για την εκτέλεση της ναύλωσης. Τα ως άνω δεν ισχύουν για τις επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 4256/2014 όπως ισχύει και για τις περιπτώσεις σύνταξης, προσυπογραφής ή αποδοχής πλαστών ή εικονικών ή ανακριβών καταστάσεων επιβαινόντων, την ευθύνη για την ακριβή και σωστή τήρηση των οποίων καθώς και κάθε άλλου στοιχείου που σχετίζεται με αυτές, έχει ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης».

Συνεπώς, με την ως άνω Εγκύκλιο διευκρινίστηκαν πλήρως τα όσα είχαμε ήδη θίξει στις Εισηγήσεις-Παραμβάσεις μας, ότι

δηλαδή ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης που προσυπογράφει ή αποδέχεται ένα πλαστό ή εικονικό ή ανακριβές ναυλοσύμφωνο, δεν υπέχει ποινική ευθύνη, εφόσον φέρει την ευθύνη μόνο για την εκτέλεση της ναύλωσης και δεν προσυπογράφει ή αποδέχεται το ναυλοσύμφωνο ως συμβαλλόμενο μέρος για λογαριασμό του πλοιοκτήτη/εκναυλωτή κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης.

Με τη νέα διάταξη του άρθρου 19 του παρόντος σχεδίου νόμου, ουσιαστικά επαναλαμβάνεται, έστω και με την απαλοιφή της λέξης «προσυπογράφει», η καταργούμενη με το ίδιο σχέδιο νόμου διάταξη του άρθρου 7 παρ.1γ του Ν.4256/2014, όπως είχε τροποποιηθεί, χωρίς καμία απολύτως διευκρίνιση, πολλώ δε μάλλον τη διευκρίνιση της ως άνω από 12-3-2018 και με αριθ. Πρωτ.: 3133.1-3/ 18868/2018 Εγκυκλίου του Υπουργείου Ναυτιλίας, που προέβλεπε ότι η ποινική ευθύνη στην οποία αναφέρεται η διάταξη σχετικά με την προσυπογραφή του ναυλοσυμφώνου αφορά στον Πλοίαρχο ή Κυβερνήτη που συνάπτει τη σύμβαση ναύλωσης (ναυλοσύμφωνο) ως συμβαλλόμενο μέρος για λογαριασμό του πλοιοκτήτη/εκναυλωτή κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης και όχι στις περιπτώσεις που έχει την ευθύνη μόνο για την εκτέλεση της ναύλωσης.

Φρονούμε ότι η διάταξη του άρθρου 19 του σχεδίου νόμου, που προβλέπει τη βαρύτατη ποινή φυλάκισης των τουλάχιστον τριών (3) ετών για κάθε Πλοίαρχο ή Κυβερνήτη που συντάσσει, νοθεύει ή αποδέχεται πλαστά, εικονικά ή ανακριβή ναυλοσύμφωνα ή συντάσσει, προσυπογράφει, αποδέχεται ή καταχωρίζει ηλεκτρονικά, όπου προβλέπεται, πλαστές, εικονικές ή ανακριβείς καταστάσεις επιβαινόντων τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών (3) ετών, πρέπει να τροποποιηθεί αναφορικά τόσο με το ελάχιστο όριο ποινής φυλάκισης που προβλέπει, όσο και με τη συμπλήρωσή της με βάση τα όσα προβλέπει η ως άνω

Εγκύκλιος του Υπουργείου Ναυτιλίας, προκειμένου να διευκρινιστεί ότι ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης, δεν υπέχει ποινική ευθύνη, εφόσον φέρει την ευθύνη μόνο για την εκτέλεση της ναύλωσης και δεν συντάσσει, νοθεύει ή αποδέχεται πλαστά, εικονικά ή ανακριβή ναυλοσύμφωνα, ως συμβαλλόμενο μέρος για λογαριασμό του πλοιοκτήτη/εκναυλωτή κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης.

Επί του άρθρου 20 του σχεδίου νόμου με τίτλο «Διοικητικές Κυρώσεις»

Στη διάταξη του άρθρου 20 παρ.2 του κατατεθέντος προς διαβούλευση σχεδίου νόμου προβλεπόταν μεταξύ άλλων ότι: «θα. Για τα πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια της παρ. 3 του άρθρου 17, ισχύουν τα εξής: «θαα. Σε περίπτωση διαπίστωσης μη τήρησης της υποχρέωσης περί κατοχής επί πλοίου αναψυχής ή επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου του απαιτούμενου πιστοποιητικού ασφάλισης, σύμφωνα με την παρ. (α) της παρ. 1 του άρθρου 18, επιβάλλεται πρόστιμο ύψους πενήντα (50) ευρώ. θαβ. Σε περίπτωση διαπίστωσης μη τήρησης της υποχρέωσης περί ασφάλισης πλοίου αναψυχής ή επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου, σύμφωνα με το άρθρο 17, επιβάλλεται πρόστιμο ύψους δύο χιλιάδων (2.000) έως και είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ. **Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής και ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης του».**

Με τη διάταξη του άρθρου 20 του κατατεθέντος σχεδίου νόμου προβλέφθηκαν μεταξύ άλλων τα εξής: «θ. Για τα πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια της παρ. 3 του άρθρου 17, ισχύουν τα εξής:

θα. Σε περίπτωση διαπίστωσης μη τήρησης της υποχρέωσης, περί κατοχής επί πλοίου αναψυχής ή επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου του απαιτούμενου πιστοποιητικού ασφάλισης, σύμφωνα με την παρ. παρ. 1 του άρθρου 17, επιβάλλεται πρόστιμο ύψους πενήντα (50) ευρώ. Υπόχρεοι για την καταβολή του προστίμου, είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρο, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής και ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης του.

θβ. Σε περίπτωση διαπίστωσης:

θβα. μη τήρησης της υποχρέωσης, περί ασφάλισης πλοίου αναψυχής ή επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου, σύμφωνα με την περ. (α) ή (β) της παρ. 3 του άρθρου 17, αντίστοιχα, επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη ή στον εφοπλιστή, πρόστιμο ύψους εκατόν πενήντα (150) ευρώ ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου, και

θββ. εκτέλεσης πλου από πλοίο αναψυχής ή επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο το οποίο δεν διαθέτει ασφάλιση σε ισχύ, επιβάλλεται στον πλοίαρχο ή στον κυβερνήτη του, πρόστιμο ύψους εκατό (100) ευρώ ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου. Εφόσον οι ιδιότητες του πλοίαρχου ή του κυβερνήτη συμπίπτουν στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, τότε επιβάλλεται το πρόστιμο της υποπερ. θβα΄

θγ. Τα πρόστιμα των περ. (θα) και (θβ), επιβάλλονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το άρθρο μόνον του ν.δ. 187/ 1973 (Α΄ 261).

Ο Πλοίαρχος/Κυβερνήτης είναι πράγματι το πρόσωπο που έχει την εν γένει διοίκηση του πλοίου και διαδραματίζει το σημαντικότερο ρόλο στην επιχείρηση εκμετάλλευσης αυτού, μετά τον (φορέα της) πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, έχοντας ευρύτατα κυριαρχικά δικαιώματα τόσο στα πράγματα όσο και σ' αυτούς που επιβαίνουν στο πλοίο.

Οι γενικές γραμμές των εξουσιών του Πλοιάρχου ορίζονται στο άρθρο 104 ΚΔΝΔ, κατά το οποίο αυτός έχει τη διοίκηση του πλοίου, ασκεί εξουσία επί του πληρώματος και των επιβαινόντων, κατά τον κανονισμό εσωτερικής υπηρεσίας, λαμβάνει κάθε μέτρο μέσα στο πλοίο, στα πλαίσια πάντοτε του κανονισμού και του νόμου για την τήρηση της τάξεως, της πειθαρχίας, της υγιεινής και της ασφάλειας του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου.

Για την τήρηση της υποχρέωσης περί ασφάλισης πλοίου αναψυχής ή επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου, σύμφωνα με το άρθρο 17 του νομοσχεδίου, ασφαλώς ευθύνεται ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του σκάφους, και όχι ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης του σκάφους, ο οποίος, ανεξαρτήτως των ως άνω σημαντικών εξουσιών που διαθέτει, ουσιαστικά είναι ένας απλός εργαζόμενος ναυτικός, όπως και τα λοιπά μέλη του πληρώματος.

Συνεπώς δεν είναι δυνατόν αφενός, σε περίπτωση ανυπαρξίας πιστοποιητικού ασφάλισης, ο Πλοίαρχος να είναι υπόχρεος για την καταβολή προστίμου πενήντα (50) ευρώ και μάλιστα αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με τον Πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, αφετέρου σε περίπτωση μη τήρησης της υποχρέωσης ασφάλισης, ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης ενός σκάφους να είναι ατομικά υπεύθυνος για την καταβολή του προστίμου ύψους πενήντα (150) ευρώ ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου, και σε περίπτωση εκτέλεσης πλου από πλοίο αναψυχής ή επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο το οποίο δεν διαθέτει ασφάλιση σε ισχύ, ο Πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης να είναι ατομικά υπεύθυνος για την καταβολή προστίμου ύψους εκατό (100) ευρώ ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου

Ως Ένωση επαναλαμβάνουμε ότι θεωρούμε ότι το σχέδιο νόμου κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και ευελπιστούμε η εφαρμογή του

στην πράξη να έχει τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα, όπως αυτά διατυπώνονται στην Αιτιολογική Έκθεση.

Πειραιάς, 18-4-2022

Μετά τιμής

Για την Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών και Κατωτέρων
Πληρωμάτων Επαγγελματικών & Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών

Ο Πρόεδρος

Απόστολος Κόρακας