

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Σχέδιο Νόμου «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις»

Έκθεση Διαβούλευσης

Το σύνολο του σχεδίου νόμου τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση από την 19^η έως και την 22^α Νοεμβρίου 2013, στην ιστοσελίδα www.opengov.gr και δέχθηκε 51 σχόλια, κυρίως από πολίτες αλλά και από άμεσα εμπλεκόμενους φορείς και οργανώσεις. Στην πλειοψηφία τους οι απόψεις των ενδιαφερομένων ιδιωτών και φορέων προσέφεραν έδαφος για περαιτέρω επεξεργασία των διατάξεων. Να σημειωθεί ότι το σχέδιο νόμου με τίτλο «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις» είχε αναρτηθεί σε διαβούλευση από 30 Απριλίου έως και 14 Μαΐου 2013, ύστερα δε από την ενσωμάτωση πλειόνων εκ των προτάσεων που είχαν διατυπωθεί σχετικώς, ακολούθησε η πρόσφατη εκ νέου ανάρτηση.

Ειδικότερα:

Σχόλια διατυπώθηκαν αναφορικά με το Μητρώο τουριστικών πλοίων και σκαφών του **άρθρου 2** του σχεδίου νόμου, κυρίως ως προς την δυσκολία την οποία ενδέχεται να αντιμετωπίσουν αλλοδαποί τουρίστες, που θα κληθούν κατ' εφαρμογή της εν λόγω διάταξης να αποκτήσουν ΑΦΜ, έστω και για 1 ημέρα επίσκεψης στην Ελλάδα. Παράλληλα, οι διατάξεις του **άρθρου 3** απασχόλησαν ιδιαίτερα την κοινή γνώμη ως προς την άρση των περιορισμών του cabotage για τα πλοία αναψυχής με σημαία κράτους εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, αλλά και την απαίτηση για ελάχιστη μεταφορική ικανότητα των πλοίων αυτών (άνω των 12 επιβατών). Η εν λόγω διάταξη χαρακτηρίστηκε ως αναποτελεσματική, ένεκα της μη υπάρξεως πολλών πλοίων αναψυχής ξένης σημαίας με μεταφορική ικανότητα άνω των 12 επιβατών.

Στη συνέχεια, σχετικά με το **άρθρο 4** σε συνδυασμό με τις διατάξεις του **άρθρου 9** υπεβλήθη σχόλιο, σύμφωνα με το οποίο χρήζουν κατάργησης τόσο η υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, όσο και των συνεπακόλουθων δασμοφορολογικών απαλλαγών, ενώ αντιρρήσεις εκφράστηκαν στο ζήτημα της θεώρησης του ναυλοσυμφώνου, προτάθηκε, δε η απαλλαγή των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων από την καθημερινή υποχρέωση δήλωσης απόπλου και κατάπλου.

Επίσης, η διαδικασία εφοδιασμού των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.), όπως αυτή ορίζεται στο **άρθρο 10**, χαρακτηρίστηκε ως γραφειοκρατική. Σχετικά με τις ειδικότερες φορολογικές ρυθμίσεις του **άρθρου 13** του σ/ν, προτάθηκε αυτές να εφαρμοστούν άμεσα με οδηγία προς τις αρμόδιες φορολογικές υπηρεσίες, με στόχο τη μη ύπαρξη εκκρεμοτήτων κατά τη διάρκεια της νέας τουριστικής περιόδου, συγχρόνως δε το κράτος να εισπράξει ταχύτερα ορισμένα έσοδα.

Ταυτόχρονα, έντονες αντιδράσεις δημιούργησε η διάταξη του **άρθρου 14** ως προς την κατάργηση της υποχρέωσης εφοδιασμού των πλοίων αναψυχής ή των επιβαινόντων με ερασιτεχνική άδεια αλιείας, ενώ προτάθηκε αναδιατύπωση του **άρθρου 16** με καθαρά τεχνικής φύσεως αλλαγές.

Αναφορικά με τις διατάξεις των **άρθρων 18-24** του σ/ν και τη συγχώνευση δυο Ν.Π.Δ.Δ. δια της δημιουργίας νέου φορέα του Δημοσίου, για δυο ζητήματα εκφράστηκε αντίρρηση από τους αναγνώστες του κειμένου του σ/ν. Συγκεκριμένα, προτάθηκε αφενός η απαλοιφή της λέξης «καταργούνται» από την παρ. 1 του άρθρου 18, αφετέρου η μη συμμετοχή προσωπικού του Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ./ΥΝΑ στο Δ.Σ. του νέου οργανισμού, αλλά και στον ίδιο τον οργανισμό εν γένει ως προσωπικό αυτού.

Επιπρόσθετα, ζητήθηκε από οικείο σύνδεσμο-φορέα η απόσυρση του **άρθρου 26**, το οποίο αναφέρεται στο «πλοίο ασφαλείας», με το επιχείρημα

ότι πρόκειται για διάταξη ασαφή, καθώς δεν διαλαμβάνονται σε αυτήν προσδιορισμένα κριτήρια ως προς την ελάχιστη επικοινωνία, ενώ ο ίδιος φορέας εξέφρασε καθολική αντίρρηση ως προς τη μη υποχρέωση δημοσίευσης στην ΕτΚ της σχετικής υπουργικής απόφασης αλλά και της μη θελεμίσωσης, εξ' αυτής, αξίωσης αστικής ευθύνης κατά του Δημοσίου. Εδώ να σημειωθεί ότι έτερη άποψη χαρακτήρισε την εν λόγω διάταξη ως πολύ σωστή και χρήσιμη, με την προϋπόθεση της κατά προτεραιότητα δρομολόγησης των πλοίων άγονων γραμμών.

Ένα άλλο ζήτημα για το οποίο υπεβλήθησαν σχετικά σχόλια είναι εκείνο της διαδικασίας τοποθέτησης και χρήσης των πλωτών εξεδρών του **άρθρου 28** του σ/ν. Ειδικότερα, κατεγράφησαν αντιδράσεις ως προς την κατάργηση της αποφασιστικής αρμοδιότητας της Κτηματικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Οικονομικών και επισημάνθηκε ο κίνδυνος της «σύγκρουσης κανόνων δικαίου» (αρ. 11 Κεφ. Β' ν. 4179/2013) αναφορικά με την απαγόρευση ελλιμενισμού σε απόσταση 5ν.μ. από χωροθετημένους και αδειοδοτημένους τουριστικούς λιμένες.

Παράλληλα, προτάθηκαν αναδιατυπώσεις σχετικά με τον καθορισμό από ΣΣΕ των αποδοχών του προσωπικού στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης του **άρθρου 33**, ενώ εκφράστηκε έντονη αντίρρηση ως προς τη δυνατότητα εισαγωγής στη σχολή Υπαξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΥΝΑ ιδιωτών, η οποία παρέχεται δυνάμει των διατάξεων του **άρθρου 36** του σ/ν. Επιπλέον, ζητήθηκε τροποποίηση του **άρθρου 37** ως προς τα ζητήματα της πλοηγικής υπηρεσίας, ενώ παράλληλα έντονη αντίδραση διαπιστώθηκε αναφορικά με τη θέσπιση, δια της διατάξεως του **άρθρου 38**, της υποχρέωσης καταβολής παραβόλου υπέρ ΕΚΟΕΜΝ, ιδίως δεδομένης της επιβολής Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ) πλοίων αναψυχής και μικρών σκαφών.

Τέλος, σχόλια υπεβλήθησαν αναφορικά τόσο με την πρακτική εφαρμογή και τις διατάξεις που αφορούν εν γένει το ΤΠΠ, όσο και με τη σύνθεση των

-173-

επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων και τις οικείες ασφαλιστικές εισφορές υπέρ NAT ή ΟΑΕΕ, τα οποία όμως ζητήματα δεν άπτονται των διαλαμβανομένων στο σ/ν «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις».