



**Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων**

**ΑΝΑΦΟΡΑ**

**Για τον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολίτικής**

**Θέμα:** Θέσεις της Ομοσπονδίας FedHATTA επί του σχεδίου νόμου 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»

Ο βουλευτής του ΜέΡΑ25 Ηρακλείου, Γεώργιος Λογιάδης, καταθέτει ως αναφορά επιστολή της Ομοσπονδίας Ελληνικών Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (FedHATTA)

Η επιστολή αναφέρει ότι το Σχέδιο Νόμου (Σ.Ν.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αναθεωρημένη του μορφή από το κείμενο που είχε βγει σε διαβούλευση στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» τον Ιανουάριο αυτού του χρόνου, περιλαμβάνει μεν μία απαραίτητη διόρθωση που είχε ζητηθεί, αλλά εξακολουθεί να περιέχει σημεία προβληματικά που είναι απαραίτητο να αναθεωρηθούν, προκειμένου να μη δημιουργήσουν σοβαρές δυσκολίες στο μέλλον.

**Επισυνάπτεται η επιστολή.**

**Παρακαλούμε για την απάντηση και τις ενέργειές σας και να μας ενημερώσετε σχετικά.**

**Ηράκλειο, 13/4/2022**

**Ο καταθέτων Βουλευτής**

**Γεώργιος Λογιάδης**

Θέσεις Ομοσπονδίας FedHATTA επί του  
**ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ 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»**

Αθήνα, 8 Απριλίου 2022

αρ

Το ως άνω Σχέδιο Νόμου (Σ.Ν.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αναθεωρημένη του μορφή από το κείμενο που είχε βγει σε διαβούλευση στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» τον Ιανουάριο αυτού του χρόνου, περιλαμβάνει μεν μία απαραίτητη διόρθωση που είχαμε ζητήσει, αλλά εξακολουθεί να περιέχει σημεία προβληματικά που είναι απαραίτητο να αναθεωρηθούν, προκειμένου να μη δημιουργήσουν σοβαρές δυσκολίες στο μέλλον.

Συγκεκριμένα και αναλυτικότερα:

A. Διορθωμένο σημείο:

**Άρθρο 3**

**Όροι και προϋποθέσεις για την δραστηριοποίηση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής**

**Παράγραφος 3**

**[στ. Κατά παρέκκλιση των υποπερ. εα' και εβ' της περ. (ε), ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, είτε πρόκειται για φυσικό είτε για νομικό πρόσωπο, δύναται να συνάπτει σύμβαση ολικής ναύλωσης για το υπό την πλοιοκτησία ή τον εφοπλισμό του επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, με οποιοδήποτε τουριστικό γραφείο]**

Η διάταξη αυτή τέθηκε μετά την σχετική διαμαρτυρία μας και **αποκαθιστά τα πράγματα** για τα τουριστικά γραφεία, για τα οποία θα ήταν απόλυτα άδικο να ισχύσει η νέα απαγόρευση σύναψης ολικής ναύλωσης με ορισμένα πρόσωπα, τα οποία έχουν συγκεκριμένη σύνδεση με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, είναι συχνό φαινόμενο νομικά πρόσωπα που έχουν στην κατοχή τους σκάφη αναψυχής να διαθέτουν και τουριστικό γραφείο ή να έχουν μετόχους που είναι

ταυτόχρονα μέτοχοι σε εταιρείες τουριστικών γραφείων ή τουριστικά γραφεία να διαθέτουν επιχειρήσεις με επαγγελματικά σκάφη αναψυχής ή μετοχές σε τέτοιες επιχειρήσεις, για την πραγματοποίηση των εκδρομών και των περιηγήσεων στο πλαίσιο των οργανωμένων ταξιδιών τους, χωρίς αυτό να είναι με οποιονδήποτε τρόπο παράνομο.

Συνεπώς, η διάταξη της ως άνω περίπτωσης στ. είναι μία **ΘΕΤΙΚΗ ΕΞΈΛΙΞΗ**.

#### Β. Προβληματικά σημεία:

Κατ' αρχάς, θα θέλαμε να δηλώσουμε την πεποίθησή μας ότι **καλοί νόμοι είναι οι απλοί νόμοι**. Η εντύπωση από το **συγκεκριμένο Σ.Ν.** (και πολύ περισσότερο από την ανά χείρας αναθεωρημένη έκδοσή του, μετά από εκείνην που παρουσιάστηκε στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ») είναι ότι **έχει διαμορφωθεί** ως αρκετά **περίπλοκο και ιδιαίτερα περιπτωσιολογικό**, με συνέπεια να **είναι σε πολλά σημεία** **ιδιαίτερα δυσχερής** η κατανόηση των διατάξεών του, κάτι που δεν κρίνεται θετικό για νομοθεσία που -προφανώς- φιλοδοξεί να ισχύσει και να εφαρμόζεται χωρίς προβλήματα για πολλά χρόνια.

**Ο ορισμός του «επαγγελματικού πλοίου αναψυχής» βελτιώνεται ίσως λεκτικά σε αυτό το Σ.Ν., χωρίς όμως να αλλάζει** (: «Το πλοίο αναψυχής, το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως επαγγελματικό, σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους της σημαίας που φέρει, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης. **Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, είναι μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών** και διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης, ειδικά για τους επιβάτες.»). Συνεπώς, όπως το υποστηρίζουμε ανέκαθεν, οποιοδήποτε πλοίο με αυτά τα χαρακτηριστικά θα έπρεπε να μπορεί να ναυλώνεται ελεύθερα, ανάλογα με τις ανάγκες του ναυλωτή, χωρίς άλλον περιορισμό από εκείνους που επιβάλλει το Πρωτόκολλό του.

Η απλή επανάληψη και στο Σ.Ν. αυτό της διάταξης του άρθρου 1 παρ. 3 τελευταίο εδάφιο του Ν. 4256/2014: «Είναι δυνατή η σύναψη σύμβασης ολικής ναύλωσης (μονοήμερης ή πολυήμερης) που δεν περιλαμβάνει διανυκτέρευση επιβατών κατά ρητή δήλωση του πλοιοκτήτη ή του κυβερνήτη ή του νομίμως εξουσιοδοτηθέντος από αυτούς προσώπου, η οποία υποβάλλεται στη Λιμενική Αρχή. Στην περίπτωση αυτή, παρέλκει η αντιστοίχιση κλινών και επιβατών», η οποία δεν υπάρχει πλέον, θα έλυνε το θέμα για όλους τους ενδιαφερόμενους με τον απλούστερο και πλέον εύλογο τρόπο.

Ζητάμε συνεπώς την επαναφορά της και επιμένουμε ότι οι επίμαχες διατάξεις του Σ.Ν. θα πρέπει να επανέλθουν σε μία απλή και ξεκάθαρη μορφή, καθώς δεν πρόκειται στην πραγματικότητα για θέμα αντικειμενικά περίπλοκο.

Έτσι όπως έχουν όμως τα πράγματα αυτή τη στιγμή, οι παρατηρήσεις μας είναι οι εξής, προκειμένου να γίνουν οι διατάξεις αυτές πραγματικά ορθολογικές και να μην καταλήξουν να πλήξουν τελικά το yachting στη χώρα μας:

- **Άρθρο 3 – Παράγραφος 4**

[4.α. Η μερική ναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής απαγορεύεται. Επιτρέπεται η ολική ναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, με ναυλοσύμφωνο στο οποίο συμβάλλονται

περισσότεροι του ενός ναυλωτές, εφόσον: (i) η διάρκεια της σύμβασης ολικής ναύλωσης είναι μεγαλύτερη των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών και (ii) ο αριθμός των επιβατών δεν υπερβαίνει τον αριθμό κλινών των επιβατών.]

Η «ναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής με ναυλοσύμφωνο στο οποίο συμβάλλονται περισσότεροι του ενός ναυλωτές» είναι νεοεισαγόμενη έννοια στην υπό συζήτηση νομοθεσία. Μας διαφεύγει όμως εντελώς γιατί **θα πρέπει να επιτρέπεται μόνο σε τόσο συγκεκριμένες περιπτώσεις και όχι για όλα τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και για κάθε διάρκεια της ολικής ναύλωσης, ανάλογα με την μεταφορική ικανότητα των σκαφών βάσει του Πρωτοκόλλου τους, όπως εύλογα θα περίμενε κανείς.**

#### • **Άρθρο 3 – Παράγραφος 4 (Πρόσληψη κυβερνήτη)**

Εξακολουθεί να λείπει η διάταξη της αντίστοιχης παραγράφου 5 του άρθρου 3 του Ν. 4256/2014: «**Στις ναυλώσεις του προηγούμενου εδαφίου τα τουριστικά γραφεία μπορεί να προσλαμβάνουν τον κυβερνήτη του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.**», η οποία ζητήσαμε να προστεθεί και πάλι ρητά προς αποφυγή νέων προβλημάτων. Έχουμε ήδη εξηγήσει επαρκώς κατά καιρούς τους λόγους που αιτιολογούν το αναγκαίο αυτού του αιτήματός μας, ο βασικότερος των οποίων είναι ότι, στην περίπτωση του οργανωμένου ταξιδιού, το τουριστικό γραφείο είναι ο διοργανωτής του σε όλες τις λεπτομέρειές του, το συνθέτει στο σύνολό του και έχει την ευθύνη της υλοποίησης του τελικού προϊόντος, την οποία ασφαλίζει με ασφαλιστήριο συμβόλαιο αστικής επαγγελματικής ευθύνης σύμφωνα με τις επιταγές του Π.Δ. 7/2018, που ενσωμάτωσε στο εθνικό δίκαιο την ευρωπαϊκή Οδηγία 2015/2302 για τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς. Είναι επομένως εύλογο να δικαιούται να προσλαμβάνει τους συνεργάτες που το ίδιο εμπιστεύεται, προκειμένου να μπορεί να παρέχει στους πελάτες του τις καλύτερες δυνατές υπηρεσίες.

#### • **Άρθρο 3 – Παράγραφος 5**

**[ββ. στην περίπτωση εκτέλεσης σύμβασης ολικής ναύλωσης διάρκειας άνω των (12) ωρών, από επαγγελματικό πλοίο αναψυχής ολικού μήκους έως είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων και μεταφορικής ικανότητας έως και δώδεκα (12) επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο, ως βασικός όρος.]**

**Η μεταφορική ικανότητα εδώ θα πρέπει να διαμορφωθεί στους είκοσι πέντε (25) επιβάτες, σε συνάφεια με τα σχετικά Πρωτόκολλα των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, και η διατύπωση να γίνει:**

**ββ. στην περίπτωση εκτέλεσης σύμβασης ολικής ναύλωσης διάρκειας άνω των (12) ωρών, από επαγγελματικό πλοίο αναψυχής ολικού μήκους έως είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων και μεταφορικής ικανότητας έως και είκοσι πέντε (25) επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο, ως βασικός όρος.**

Ο περιορισμός των δώδεκα (12) ατόμων είναι εν πολλοίς αυθαίρετος και μη αιτιολογημένος.

**Άρθρο 11**  
**Στελέχωση πλοίων αναψυχής και τουριστικών ημερόπλοιων**

Στο άρθρο αυτό υπάρχει σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό το πρόβλημα της πολυπλοκότητας των διατάξεων, με περιπτωσιολογία και πάμπολλες παραπομπές σε άλλες παραγράφους άλλων άρθρων του Σ.Ν., οι οποίες μόνο σύγχυση προκαλούν.

**Παράγραφος 1 περ. α**

[1. Για τα, υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. , επαγγελματικά πλοία αναψυχής της περ. (α) της παρ. 2 του άρθρου 3, ολικού μήκους έως και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων και μεταφορικής ικανότητας: (i) έως και δεκατεσσάρων (14) επιβατών, ή (ii) έως και εικοσιπέντε (25) επιβατών όταν εκτελούν σύμβαση ολικής ναύλωσης 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 (κβ) του άρθρου 1 και επιτρέπεται να εργάζονται σε αυτό πλήρωμα και βοηθητικό προσωπικό.]

**Παράγραφος 2 περ. α**

[2.α. Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής της περ. (α) της παρ. 2 του άρθρου 3 : (i) ολικού μήκους άνω των είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων , ανεξαρτήτως διάρκειας σύμβασης ολικής ναύλωσης και υπό την επιφύλαξη της περ. (α) της παρ. 3, και (ii) ολικού μήκους έως και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων, μεταφορικής ικανότητας άνω των δεκατεσσάρων (14) έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών και όταν εκτελούν σύμβαση ολικής ναύλωσης διάρκειας άνω των δώδεκα (12) ωρών, υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος.]

**Παράγραφος 3 περ. α**

[3.α. Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής της περ. (α) της παρ. 2 του άρθρου 3, ανεξαρτήτως ολικού μήκους και μεταφορικής ικανότητας άνω των εικοσιπέντε (25) έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, όταν εκτελούν σύμβαση ολικής ναύλωσης διάρκειας έως και δώδεκα (12) ωρών που δεν περιλαμβάνει διανυκτέρευση, υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος.]

**Εξακολουθούμε να μην κατανοούμε τον λόγο της διαφοροποίησης του υπό συζήτηση Σ.Ν. από τα ήδη σήμερα (αλλά και κατά το παρελθόν) ισχύοντα, όπου τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής μήκους έως και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων δεν έχουν υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος ανεξάρτητα από την μεταφορική τους ικανότητα, σύμφωνα με τη διάταξη της περ. α της παρ. 1 του άρθρου 8 του Ν. 4256/2014 («1<sup>α</sup>. Πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα επιτρέπεται να εκναυλώνονται, χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Τη διακυβέρνηση των πλοίων αναψυχής του προηγούμενου εδαφίου αναλαμβάνει κυβερνήτης...»).**

**Κάθε επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μέχρι το συγκεκριμένο μήκος θα πρέπει να μπορεί να πλέει με τον αριθμό επιβατών που προβλέπεται από το ημερήσιο Πρωτόκολλό του, χωρίς υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης σε κάθε περίπτωση.**

Η θέση μας είναι ότι οποιαδήποτε παρέμβαση στα συγκεκριμένα σημεία, προκειμένου να εξαρτηθεί η υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης -εκτός από το μήκος- και από την μεταφορική ικανότητα των σκαφών, αποσκοπεί ασφαλώς στην εξυπηρέτηση κάποιων (συντεχνιών), θα αποδειχθεί όμως καταστροφική -λόγω της υπερβολικής αύξησης των τιμών για τον τομέα του yachting στη χώρα μας, τον ίδιο τομέα που το αρμόδιο Υπουργείο δηλώνει ότι επιθυμεί να στηρίξει και να αναπτύξει περαιτέρω. Οι επαγγελματίες του yachting έχουν πραγματοποιήσει επενδύσεις έχοντας υπόψη τους συγκεκριμένη νομοθεσία. Οι σημαντικές αλλαγές που επίκεινται με το υπό συζήτηση Σ.Ν. θα δημιουργήσουν σοβαρό πρόβλημα και στις δικές τους επιχειρήσεις και στα τουριστικά γραφεία, καθώς θα ανεβάσουν κατακόρυφα τα κόστη σε πολλές από τις εκδρομές που πραγματοποιούνται με αυτά τα σκάφη, με σίγουρη συνέπεια την μείωσή τους.

Σας καλούμε, τέλος, να μελετήσετε και πάλι το θέμα της σημαντικής και χωρίς αντικειμενικό λόγο πολυπλοκότητας του εν λόγω Σ.Ν., το οποίο υποθέτουμε ότι φιλοδοξεί να έχει μία μακροχρόνια ισχύ. Δεν διευκολύνει την χωρίς προβλήματα εφαρμογή του η υπερβολική έλλειψη απλών διατυπώσεων.

Με εκτίμηση,

Λυσανδρος Τσιλίδης  
Πρόεδρος