

MARINE SAFETY & MARINE INSURANCE

Νέος νόμος για τα πλοία αναψυχής και τα τουριστικά ημερόπλοια.



The new Greek legislative regime on pleasure yachts and daily cruise vessels.

ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΕΙΦΕΡΟΠΟΥΛΟΥ | MARINA ALIFEROPOULOU

Ο νέος νόμος 4926/2022 (ΦΕΚ Α' 82) για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για την δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημεροπλοίων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής αντικατέστησε τον προηγούμενο νόμο 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92), ο οποίος είχε 67 τροποποιήσεις· επικαιροποίησε τις διατάξεις για την επαγγελματική δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημεροπλοίων· απελευθέρωσε τη δραστηριοποίηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής· θέσπισε διαδικασίες ψηφιακών εφαρμογών συνδεδεμένων με υφιστάμενα μητρώα· δημιουργεί ένα σύνολο παρεμβάσεων στη στελέχωση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημεροπλοίων με γνώμονα την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και σύνολο προβλέψεων για την αύξηση της απασχόλησης.

Ο ν. 4926/2022 διακρίνει τις εξής κατηγορίες πλοίων: Πλοίο αναψυχής, Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο, Παραδοσιακό πλοίο, Ξύλινο πλοίο, Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής, Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής. Η κατηγοριοποίηση αυτή δεν είναι πολύπλοκη, ούτε πρέπει να οδηγεί σε σύγχυση, διότι στην πραγματικότητα, τα πλοία διακρίνονται ανάλογα με τους κόρους τους και τη δυνατότητά τους να ασφαλιστούν, σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει διεθνώς, (δηλαδή η κατηγοριοποίηση των σκαφών είναι συγκεκριμένη και ανεξάρτητη της ονοματοθεσίας/χαρακτηρισμού που προσδίδει ο νόμος ή η εμπορική πρακτική).

The new law no. 4926/2022 (published in the Government Gazette A' 82), on the modernization of the legislation regarding the pleasure yachts and the daily cruise vessels, broadens the activity of those vessels, establishes digitalization procedures, creates sets of interventions regarding the crew, with the view to protect human life at sea, enhance the maritime safety and increase the employment. The new legislation provides for different types of pleasure vessels; however, all types fall under the same insurance obligations according to their tonnage (see below). Also, the new legislation contains many safety provisions such as the obligation to declare to the authorities the beginning of the operation of the vessels, the record-keeping provisions for vessels and charters, the compliance with technical requirements/certification, the special conditions for the operation of foreign

flag yachts in the Greek waters etc. In relation to the insurance obligations: A. With a gross tonnage equal to or greater than 300gt, the insurance should be in accordance with the European Directive 2009/20, which refers to the limits of the International Convention on Limitation of Liability LLMC 1976/1996/2012, as a minimum. B. Pleasure yachts of less than 300gt should be insured as follows: (i) Bodily injury/death of passengers/third parties, €150,000.00 per person and €700,000.00 per incident and €2,100,000.00 in total for the whole insurance period. (ii) Physical damage to passengers and to third parties, €150,000.00 per incident and €450,000.00 in total for the whole insurance period. (iii) Marine pollution, €150,000.00 per incident and €450,000.00 in total for the whole insurance period. Daily cruise vessels: Bodily injury/death of passengers/third parties, €150,000.00 per person and €1,500,000.00 per incident and €4,500,000.00 in total for the whole



Επιπλέον, ο παραπάνω νόμος περιέχει πολλές διατάξεις που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα όπως: α) υποχρέωση δήλωσης έναρξης ή αναστολής δραστηριοποίησης των σκαφών ή κατάσχεσής τους, β) διατάξεις για το πλήρωμα, τη στελέχωση και την υποχρέωση παροχής κατάρτισης ναυλοσυμψόνων, γ) διατάξεις τήρησης μητρώου για τα σκάφη και τις ναυλώσεις, δ) υποχρέωση έγγραφης κατάρτισης ναυλοσυμψόνων, ε) υποχρέωση συμμόρφωσης με τεχνικές απαιτήσεις και πιστοποίηση, στ) ειδικούς όρους δραστηριοποίησης αλλοδαπών επαγγελματικών σκαφών, ζ) ειδικούς όρους για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια με ελληνική σημαία, η) τήρηση κατάστασης επιβαίνοντων, θ) υποχρέωση λήψης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου, ι) ειδικές διατάξεις για την ιδιοχρησιμοποίηση.

Η μετακίνηση των πλοίων αναψυχής ή των επαγγελματικών τουριστικών ημεροπλοίων επιτρέπεται μόνο αν αυτά είναι ασφαλισμένα. Έτσι: Α. Με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 κόρων υποχρεούνται να διαθέτουν ασφάλιση σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 6/2012 για την ασφάλιση των πλοιοκτητών για τις ναυτικές απαιτήσεις, το οποίο ενσωματώνει την αντίστοιχη ευρωπαϊκή οδηγία 2009/20, η οποία παραπέμπει στα όρια περιορισμού της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού της Ευθύνης LLMC 1976/1996/2012, ως τα ελάχιστα ασφαλισιμα όρια που πρέπει να τηρούνται. Β. Πλοία αναψυχής με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 300 κόρων υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα ως εξής: i) Σωματική βλάβη/θάνατο επιβαίνοντων/τρίτων, €150.000 ανά πρόσωπο και €700.000 ανά συμβάν και €2.100.000 συνολικά για όλη την περίοδο ασφάλισης. ii) Υλικές ζημιές επιβαίνοντων και τρίτων, €150.000 ανά συμβάν και €450.000 συνολικά για όλη την περίοδο ασφάλισης. iii) Θαλάσσια ρύπανση, €150.000 ανά συμβάν και €450.000 συνολικά για όλη την περίοδο ασφάλισης. Για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια: Σωματική βλάβη/θάνατο επιβαίνοντων/τρίτων, €150.000 ανά πρόσωπο και €1.500.000 ανά συμβάν και €4.500.000 συνολικά για όλη την περίοδο ασφάλισης. Για τους λοιπούς κινδύνους ισχύουν τα όρια όπως



για τα πλοία αναψυχής. Η ασφάλιση αποδεικνύεται από το πιστοποιητικό ή τη βεβαίωση ασφάλισης και φυλάσσονται στο πλοίο. Γ. Τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια με μεταφορική ικανότητα άνω των 12 επιβατών που εκτελούν διεθνή μεταφορά υπάγονται στο καθεστώς υποχρεωτικής ασφάλισης, ευθύνης και αποζημιώσεων του Κανονισμού 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και το ν. 4195/2013, δηλ. στην ουσία στα όρια της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών και το Πρωτόκολλο του 2002, με ανώτατο όριο ασφάλισης/αποζημίωσης τις 250.000 λογιστικές μονάδες/ΕΤΔ ανά επιβάτη/ανά περιστατικό.

Εταιρείες αναψυχής: Το θεσμικό πλαίσιο των Εταιρειών Αναψυχής συνίσταται στη δυνατότητα: i) σύστασης ΝΕΠΑ (Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίου Αναψυχής) με σκοπό την κτήση κυριότητας/εκμετάλλευση/διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται επαγγελματικά, ii) σύστασης ΕΠΠΑ (Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής) με σκοπό την κτήση κυριότητας πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ιδιωτικά.

Νηογνώμονες: Για τους νηογνώμονες ισχύουν: ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 391/2009, η οδηγία ΕΚ 2009/15 (π.δ. 103/2011 ΦΕΚ Α' 236), το ψήφισμα IMO 730, σε συνδυασμό με την απόφαση της Επιτροπής 2009/491. Ισχύει επίσης ο Κώδικας των Αναγνωρισμένων Οργανισμών

insurance period. Regarding other marine risks, same limits apply as for the pleasure yachts. The insurance is evidenced by the certificate or insurance, which is kept in original on board. C. Daily cruise vessels with a capacity of more than 12 passengers in international waters are subject to the compulsory insurance of the EC Regulation 392/2009 with a maximum limit of 250,000 units of account/SDRs per passenger/per incident.

In addition, the new law provides for the constitution of special companies: (a) NEPA, as owning or managing company of Greek pleasure yachts under commercial exploitation, (ii) EIPA for private owned yachts.

Finally, at a national level, the above legislation is an essential step towards the development of tourism and business. Nevertheless, more need to be done at an international level, such as the establishing of uniform rules on the granting of the pilot licenses, and, furthermore, the establishing of uniform criteria regarding the foreign flag pleasure yachts, in order to diminish operational difficulties locally in ports and marinas. ●

(R.O. Code) που έχει υιοθετηθεί από τον IMO.

Ναυτικά ατυχήματα: Ισχύει η οδηγία 2009/18 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την υποχρέωση του παράκτιου κράτους να διερευνά τα ναυτικά ατυχήματα (π.δ. 4033/2011 ΦΕΚ Α' 264). Αρμόδια υπηρεσία διερεύνησης η ΕΛΥΝΔΑ.

Σε εθνικό επίπεδο, η παραπάνω νομοθεσία αποτελεί ένα ουσιαστικό βήμα για τον εκσυγχρονισμό της εμπορικής εκμετάλλευσης των σκαφών και την ανάπτυξη εν γένει του τουρισμού. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις. Η γνώμη της γράφουσας είναι ότι είναι αναγκαία η θέσπιση ενιαίων κανόνων σε διεθνές επίπεδο π.χ. για τα κριτήρια χορήγησης αδειών πλοήγησης, ή για την αναγνώριση των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, οι οποίοι ενιαίοι κανόνες θα οδηγήσουν μεταξύ άλλων, στην απάλειψη της διαφορετικής αντιμετώπισης και την αποφυγή των προβλημάτων στα κατά τόπους λιμεναρχεία. ●