

Θαλάσσια ασφάλεια & ασφάλιση στο νέο νόμο για τα πλοία αναψυχής και τα τουριστικά ημερόπλοια

Μαρίνα Αλειφεροπούλου | Δικηγόρος, LL.M. (ναυτικό δίκαιο), Διαμεσολαβήτρια,
Υποψήφια ΔΝ (θαλάσσια ασφάλιση), Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

1. (Εισαγωγή). Ο νέος Ν 4926/2022 (ΦΕΚ Α' 82), για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημεροπλοίων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής αντικατέστησε τον προηγούμενο Ν 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 απασχόλησης¹.

2. (Κατηγορίες σκαφών). 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), (βλ. παρακάτω την παράγραφο για την ασφάλιση των σκαφών).

3. (Διατάξεις ασφαλείας). Επιπλέον, ο παραπάνω νόμος περιέχει πολλές διατάξεις που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, οι οποίες, εν συντομία, είναι οι εξής²:

(α) Διατάξεις για το πλήρωμα: Ο Πλοίαρχος είναι ο ναυτικός που κατέχει το κατάλληλο πιστοποιητικό ικανότητας που έχει αναγνωριστεί από το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο και στον οποίο έχει ανατεθεί με σύμβαση ναυτολόγησης η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής. Ο Κυβερνήτης, για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής για τα οποία δεν υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος, είναι ο μισθωτός ή αυτοαπασχολούμενος ή ο επιβάτης ή ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, ο οποίος κατέχει το κατάλληλο αποδεικτικό για τη διακυβέρνησή του. (Εκδίδεται υπουργική απόφαση που καθορίζει τα προσόντα). Ενώ για τα πλοία αναψυχής που τηρούν ναυτολόγιο ο Κυβερνήτης είναι ο ναυτικός, ο οποίος κατέχει το κατάλληλο πιστοποιητικό ικανότητας που έχει αναγνωριστεί από το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο και στον οποίο έχει ανατεθεί με σύμβαση ναυτολόγησης η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής. **(β) Διατάξεις τήρησης μητρώου:** Προβλέπεται η καταχώρηση στο e-Μητρώο Πλοίων των στοιχείων των πλοίων αναψυχής και των επαγγελματικών τουριστικών ημεροπλοίων για φορολογικούς, τελωνειακούς και φορολογικούς σκοπούς· επίσης, η πρόσβαση στο e-Μητρώο Πλοίων με κωδικούς ΑΑΔΕ³. **(γ) Υποχρέωση συμμόρφωσης με απαιτήσεις και πιστοποίηση:** ειδικά, για την καταχώρηση στο e-Μητρώο Πλοίων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής (i) υπό σημαία άλλου κράτους μέλους της ΕΕ ή του ΕΟΧ και (ii) υπό σημαία κράτους, εκτός της ΕΕ ή του ΕΟΧ, με ολικό μήκος άνω των 35 μέτρων, θα πρέπει να υπάρχει συμμόρφωση με τις αντίστοιχες απαιτήσεις που ισχύουν για ιδίου τύπου πλοία υπό ελληνική σημαία ως προς το κύτος, τις μηχανές, τον εξοπλισμό, τα μέσα του πλοίου, τους χώρους ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος, αναλόγως της κατηγο-

3. Ο Ν 4926/2022 προβλέπει τη δημιουργία και εφαρμογή ψηφιακών εργαλείων για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: Ηλεκτρονική εφαρμογή e-Charterparty (e-ναυλοσύμφωνο)- Ηλεκτρονική εφαρμογή e-CharterPermission Και οι δύο εφαρμογές συνδέονται με το e- Μητρώο Πλοίων.

1. Παρουσίαση της γράφουσας στο 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Yachting, 23.02.2024.

2. Βλ. αιτιολογική έκθεση του Ν 4926/2022.

ρίας πλόων στην οποία εμπίπτουν και του μέγιστου αριθμού πληρώματος και επιβατών που επιτρέπεται να μεταφέρουν προς απόδειξη της συμμόρφωσης, τα πλοία είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Π.Ε.Ξ.Ε.Π.Α.), το οποίο εκδίδεται από νηογνώμονα. Επίσης: Τα πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία και τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, για την καταχώρησή τους στο e-Μητρώο Πλοίων, θα πρέπει να διαθέτουν κλίβανους επιβατών, ο αριθμός των οποίων αναγράφεται στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.) ή στο Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Π.Ε.Ξ.Ε.Π.Α.). Στους όρους και τις προϋποθέσεις δραστηριοποίησης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής συγκαταλέγεται και η απαγόρευση να είναι ο αριθμός των επιβαινόντων μεγαλύτερος του επιτρεπόμενου αριθμού, όπως αυτός ορίζεται στην άδεια εκτέλεσης πλόων (Α.Ε.Π.), ή στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.), ή στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.), ή στο Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Π.Ε.Ξ.Ε.Π.Α.).

(δ) Αναστολή δραστηριοποίησης. Σε περίπτωση αναστολής άσκησης δραστηριοποίησης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, ο πλοιοκτήτης/εφοπλιστής καταχωρίζει την αναστολή στο e-Μητρώο Πλοίων, καταθέτοντας σε πρωτότυπα το Έγγραφο Εθνικότητας, το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή το Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.) ή το Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Πλοίου (Π.Ε.Ξ.Ε.Π.Α.). **(ε) Κατάσχεση σκάφους.** Σε περίπτωση κατάσχεσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, ο πλοιοκτήτης/εφοπλιστής υποβάλλει: ή στη λιμενική αρχή που επιβλήθηκε το μέτρο (κατάσχεση εντός της Επικράτειας), ή στο αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας (κατάσχεση εκτός της Επικράτειας), **αίτηση** για την καταχώριση στο e-Μητρώο Πλοίων της σχετικής μεταβολής στην κατάσταση του πλοίου, καθώς και τα σχετικά με την κατάσχεση έγγραφα, (ή αντίστοιχα τα σχετικά με την άρση απαγόρευσης απόπλου). **(στ) Επαγγελματικά σκάφη σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας.** Στους όρους δραστηριοποίησης των πλοίων αναψυχής που είναι επαγγελματικά σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας είναι η «Άδεια εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής αναγνωρισμένου σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας», η οποία εκδίδεται κατόπιν έγκρισης από τη λιμενική αρχή του τόπου παράδοσης του πλοίου, έλεγχο από την ΑΑΔΕ και μέσω της εφαρμογής e-charter permission. Μία εκ των προϋποθέσεων της έκδοσης της άδειας είναι το πλοίο να είναι εφοδιασμένο με Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Π.Ε.Ξ.Ε.Π.Α.)- εναλλακτικά, η δυνατότητα εκτέλεσης διεθνών πλόων τεκμαίρεται από το Πιστοποιητικό Ασφάλειας του πλοίου που εκδίδεται σύμφωνα με τη SOLAS, (δηλ. τη διεθνή σύμβαση περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα), το οποίο συνοδεύεται από

βεβαίωση περί του αριθμού των διαθέσιμων κλινών επιβατών και πληρώματος, η οποία εκδίδεται από νηογνώμονα/αναγνωρισμένο οργανισμό σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό Κανονισμό 391/2009. **(ζ) Επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια με ελληνική σημαία.** Για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια με ελληνική σημαία, ή σημαία ΕΕ, ισχύουν παρόμοια δηλ. για την εκμετάλλευση και τη δραστηριοποίησή τους απαιτούνται: (i) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της φορολογικής διοίκησης για την έναρξη εργασιών επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου και (ii) καταχώρηση των στοιχείων του πλοίου στο e-Μητρώο Πλοίων. **(η) Καταλύματα.** Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής είναι υποχρεωμένος να διασφαλίσει κατάλληλο κατάλυμα για το πλήρωμα. Ως κατάλληλο κατάλυμα θεωρείται εκείνο που, ως προς τον κλιματισμό, τους κοιτώνες, τις κλίνες και τους χώρους υγιεινής, είναι τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό που καθορίζεται από τη νομοθεσία για την ενδιαίτηση του πληρώματος. **(θ) Δήλωση έναρξης δραστηριοποίησης.** Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης, ή ο εφοπλιστής, πριν την έναρξη της περιόδου δραστηριοποίησης, υποβάλλει δήλωση στις λιμενικές αρχές, με την οποία γνωστοποιεί αναλυτικά: τη χρονική περίοδο δραστηριοποίησης του πλοίου και το πρόγραμμα των θαλασσιών ταξιδιών, λαμβάνοντας υπόψη την κατηγορία και την έκταση των επιτρεπόμενων πλόων και το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή το Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.), ή την άδεια εκτέλεσης πλόων (Α.Ε.Π.), ή αντίστοιχο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας για πλοία υπό σημαία άλλου κράτους της ΕΕ. Όμοια δήλωση απαιτείται για οποιαδήποτε τροποποίηση, πριν από την έναρξη του ημερήσιου θαλάσσιου ναύλου. **(ι) Στελέχωση.** Σε σχέση με την υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης και την κοινωνική ασφάλιση του πληρώματος, ο νόμος διαχωρίζει τα πλοία ανάλογα με το ολικό τους μήκος (έως 24 μέτρα, άνω των 24 μέτρων, άνω των 25 μέτρων), την μεταφορική τους ικανότητα σε επιβάτες (14-25 επιβάτες, άνω των 14-49), ανάλογα με τους κόρους και ανάλογα με τη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης. Οι παραπάνω διακρίσεις γίνονται προκειμένου να καλύψει ο νόμος όλες τις κατηγορίες πλοίων, όλες τις περιπτώσεις ναύλωσης. Το γενικό συμπέρασμα είναι ότι υπάρχει υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης και ασφάλισης του πληρώματος, (με την επιφύλαξη όσων είναι ασφαλισμένοι στο εξωτερικό). **(κ) Ναυλοσύμφωνο.** Ο νόμος προβλέπει την κατάρτιση εγγράφως ναυλοσυμφώνου για την ολική ναύλωση εντός της επικράτειας των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, (για επίδειξη αν ζητηθεί από τις λιμενικές αρχές), καθώς και την ηλεκτρονική καταχώριση στοιχείων στο e-ναυλοσύμφωνο, ή στο e-Charter permission. **(λ) Κατάσταση επιβαινόντων.** Όπου προβλέπεται η τήρηση κατάστασης επιβαινόντων έγχαρτης (π.χ. τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτου σημαίας), ή ψηφιακής, αυτή πρέπει να περιέχει πληροφορίες: Ως προς το πλοίο (όνομα, σημαία, ΔΔΣ, ολική χωρητικότητα, μοναδικό κωδικό εγγραφής στο e-Μη-

τρώο πλοίων εφόσον τηρείται). Ως προς τους επιβαίνοντες (στοιχεία πλοίαρχου, κυβερνήτη, πληρώματος και των επιβατών καθώς και συγκεκριμένων αναγκών των επιβατών). Οι επιβαίνοντες υποχρεούνται σε επίδειξη στοιχείων ταυτότητας σε τυχόν έλεγχο των αρχών. (μ) **Λήψη άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου.** Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, για κάθε σύμβαση ολικής ναύλωσης ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης υποχρεούνται σε υποβολή των ναυτιλιακών εγγράφων και πιστοποιητικών προς έλεγχο και θεώρηση και σε λήψη άδειας απόπλου, σε υποβολή δήλωσης κατάπλου από και προς τη λιμενική αρχή του λιμένα παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου· αντίστοιχη υποχρέωση υπάρχει για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, σε κάθε ταξίδι και για κάθε λιμένα προσέγγισης. Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία ή σημαία άλλου κράτους ΕΕ, εφόσον ο πλοίαρχος διενεργείται εντός της Ελληνικής Επικράτειας, ο πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης απαλλάσσεται από την υποχρέωση λήψης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου από τις λιμενικές αρχές και υποχρεούνται σε δήλωση κατά την είσοδο ή έξοδο από την Ελληνική Επικράτεια. Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής υπό σημαία ή νηολόγιο τρίτης χώρας, υπάρχει υποχρέωση λήψης άδειας απόπλου, δήλωσης κατάπλου από τις και στις Λιμενικές αρχές των λιμένων έναρξης, λήξης του ταξιδιού και κάθε ενδιάμεσου λιμένα προσέγγισης εντός της Επικράτειας. Επίσης εφοδιάζονται από την αρμόδια τελωνειακή αρχή με δελτίο κίνησης (transit Log). Τέλος, ανεξαρτήτως αν υφίσταται ή όχι, υποχρέωση δήλωσης κατάπλου και λήψης άδειας απόπλου, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης δεν απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις υποβολής πληροφοριών απόπλου και κατάπλου, προσκόμισης προς έλεγχο και θεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, εξαιτίας έκτακτου περιστατικού ή καταγγελίας, ή άλλου ειδικού λόγου συμμόρφωσης με τη νομοθεσία. (ν) **Ιδιοχρησιμοποίηση.** Επιτρέπεται η ιδιοχρησιμοποίηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, εφόσον τα απαιτούμενα στοιχεία της έχουν υποβληθεί ηλεκτρονικά στις αρμόδιες αρχές, μέσω της καταχώρησής τους στο e-ναυλοσύμφωνο. Υπάρχει η δυνατότητα εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων από επαγγελματικά πλοία αναψυχής κενά επιβατών, χωρίς να αίρεται ο επαγγελματικός χαρακτήρας με συγκεκριμένους σκοπούς (αλλαγή θέσης ελλιμενισμού, μεθόρμηση, μετακίνηση σε ναυπηγείο, εφοδιασμό κλπ). Η εκτέλεση των κινήσεων προϋποθέτει ηλεκτρονική υποβολή στο e-ναυλοσύμφωνο ή στο e-charter permission. Χορηγείται απαλλαγή από το δασμό και τον ειδικό φόρο κατανάλωσης καυσίμων, ενώ η απαλλαγή από το ΦΠΑ είναι στο μέτρο που την ορίζει ο νόμος για το ΦΠΑ.

4. (Ασφάλιση Σκαφών). 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 ΠΔ 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 ασφαλισμα όρια που πρέπει να τηρούνται.

Τα όρια αυτά σε αριθμούς είναι:

Θάνατος, τραυματισμός (πρόσωπα εκτός πλοίου, κατώτατα όρια, με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου πολλαπλασιάζομενη με ένα ποσό Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων/ΕΤΔ*):

3.020.000 ΕΤΔ για πλοία που δεν ξεπερνούν τους 2.000 κ.ο.χ., συν

1.208 ΕΤΔ/κόρο από 2.001-30.000 κ.ο.χ.,

906 ΕΤΔ/κόρο από 30.001-70.000 κ.ο.χ. και

604 ΕΤΔ/κόρο άνω των 70.000 κ.ο.χ.

Επιβάτες:

175.000 Μονάδες Υπολογισμού/ΕΤΔ που πολλαπλασιάζεται με τον αριθμό των επιβατών που επιτρέπεται να φέρει το πλοίο σύμφωνα με το πιστοποιητικό του,

Υλικές ζημιές (κατώτατα όρια, με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου πολλαπλασιάζομενη με ένα ποσό ΕΤΔ):

1.510.000 ΕΤΔ για πλοία που δεν ξεπερνούν τους 2.000 κ.ο.χ., συν

604 ΕΤΔ/κόρο από 2.001-30.000 κ.ο.χ.,

453 ΕΤΔ/κόρο από 30.001-70.000 κ.ο.χ. και

302 ΕΤΔ/κόρο άνω των 70.000 κ.ο.χ.

Β. Πλοία αναψυχής με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 300 κόρων υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα ως εξής:

Σωματική βλάβη/θάνατο επιβαινόντων/τρίτων, 150.000 ευρώ ανά πρόσωπο και 700.000 ανά συμβάν και 2.100.000 ευρώ συνολικά για όλη την περίοδο ασφάλισης.

4. Για τον υπολογισμό των Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων βλ. ιστότοπο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου Special Drawing Rights (imf.org)

Υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων, 150.000 ευρώ ανά συμβάν και 450.000 ευρώ συνολικά για όλη την περίοδο ασφάλισης.

Θαλάσσια ρύπανση, 150.000 ευρώ ανά συμβάν και 450.000 ευρώ συνολικά για όλη την περίοδο ασφάλισης.

(Τα ίδια όρια και υποχρέωση σε ασφάλιση ισχύουν για τα θαλάσσια ταξί, τις λάντζες, τα ταχύπλοα επαγγελματικής/ιδιωτικής χρήσης κατά την έννοια των Κανονισμών Λιμένων, καθώς και για τον εκμισθωτή μηχανοκίνητων λεμβών οι οποίες εκμισθώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένος 38). Γενικά το κριτήριο για την ασφάλιση είναι ο αριθμός των προσώπων και τα ελάχιστα όρια ασφάλισης- με αυτό τον τρόπο αποφεύγεται η υπασφάλιση των μικρών σκαφών.

Για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια:

Σωματική βλάβη/θάνατο επιβαινόντων/τρίτων, 150.000 ευρώ ανά πρόσωπο και 1.500.000 ανά συμβάν και 4.500.000 ευρώ 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 περιστατικό⁵.

5. (Ποινές). Προβλέπονται ποινικές και διοικητικές κυρώσεις (πρόστιμα) σε περίπτωση παραβίασης του νόμου. Ειδικά, αν διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει το απαραίτητο πιστοποιητικό ασφάλισης επιβάλλονται **πρόστιμα** και μπορεί να διαταχθεί και η **απαγόρευση απόπλου** μέχρι την προσκόμιση του πιστοποιητικού.

5. Η διεθνής σύμβαση για τη ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης Bunkers, εφαρμόζεται για πλοία άνω των 1.000 κ.ο.χ. και απαιτεί η ασφάλιση να είναι σε ποσό ίσο με τα όρια ευθύνης του εφαρμοστέου εθνικού ή διεθνούς καθεστώτος, σε κάθε περίπτωση στα όρια της LLMC. Η διεθνής σύμβαση για την ανέλκυση ναυαγίων Nairobi/WRC, απαιτεί τα ίδια όρια όπως η Bunkers, για πλοία άνω των 300 κ.ο.χ.

6. (Εταιρείες αναψυχής). Το θεσμικό πλαίσιο των **ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ** 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, με ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο 10.000 ευρώ, ονομαστικές μετοχές, επιτρέπεται σε υπηκόους τρίτων χωρών να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών της, (ii) **σύστασης ΕΙΠΑ** (Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής) με σκοπό την κτήση κυριότητας πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ιδιωτικά (και προβλέπεται η δυνατότητα μίσθωσης άνευ απόπλου σε τρίτους), κεφάλαιο 5.000 ευρώ. (Επίσης, προβλέπεται η τήρηση μητρώου ΝΕΠΑ, ΕΙΠΑ στο Υπουργείο Ναυτιλίας).

7. (Ακινήσια σκαφών). Σε περίπτωση ακινήσιας των σκαφών, αυτή πρέπει να δηλωθεί ηλεκτρονικά και σε περίπτωση που παραβιαστεί η ακινήσια προβλέπονται πρόστιμα.

8. (Πλωτές εξέδρες). Τέλος προβλέπεται η τοποθέτηση στη θάλασσα, χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό πλωτών εξεδρών επιφάνειας 150 τμ για εποχιακή χρήση 9 μηνών κατ'έτος για την εξυπηρέτηση των σκαφών.

9. (Νηογνώμονες). Για τους νηογνώμονες ισχύουν: ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 391/2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων· η οδηγία 2009/15 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων· το ψήφισμα 730 του IMO για τις κατευθυντήριες γραμμές για την εξουσιοδότηση οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό των αρχών· ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 788/2014 για την επιβολή προστίμων για την ανάκληση της αναγνώρισης των οργανισμών επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων σε συνδυασμό με την απόφαση της Επιτροπής 2009/491 για τα κριτήρια που πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να αποφασίζεται τότε οι επιδόσεις ενός οργανισμού που ενεργεί για το κράτος της σημαίας μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστούν απειλή για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Ο ρόλος των νηογνώμωνων είναι διπλός (δημόσιου και ιδιωτικού χαρακτήρα): Οι νηογνώμονες εκδίδουν θεσμοθετημένα πιστοποιητικά (δηλ. όσα εκδίδονται για λογαριασμό του κράτους της σημαίας) και πιστοποιητικά κλάσης (κατόπιν σύμβασης με τον πλοιοκτήτη). Με την πιστοποίηση της κλάσης ο νηογνώμονας πιστοποιεί ότι το πλοίο πληρεί τους δικούς του τεχνικούς όρους (rules)· χωρίς την πιστοποίηση της κλάσης τα σκάφη δεν δύνανται να ασφαλιστούν. Η παραχώρηση εξουσίας στους νηογνώμονες από το κράτος της σημαίας έχει γίνει σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδηγία 2009/15. (Στη χώρα μας ισχύει το ΠΔ 103/2011). Ισχύει επίσης ο Κώδικας των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (R.O. Code) που έχει υι-

οθετηθεί από τον ΙΜΟ. Η οδηγία 2009/15 περιέχει διατάξεις οικονομικής ευθύνης του νηογνώμονα έναντι του κράτους της σημαίας (δεν αφορά την αστική ευθύνη των νηογνώμωνων έναντι τρίτων ζημιωθέντων), οι νηογνώμονες πρέπει να φέρουν ασφάλιση για τα ποσά αποζημίωσης που θα κληθεί το κράτος να πληρώσει από σκόπιμη ενέργεια/ παράλειψη/ αμέλεια του νηογνώμονα, των επιθεωρητών, υπαλλήλων ή πρακτόρων.

Σημαντικός είναι ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA), ο οποίος ελέγχει και διασφαλίζει την εφαρμογή της νομοθεσίας για τους νηογνώμονες (ελέγχει την εφαρμογή του Κανονισμού 391/2009).

Τον Ιούνιο 2023, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε προτάσεις για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας στις οποίες περιλαμβάνονται οι τροποποιήσεις των οδηγιών για την ενίσχυση της παρακολούθησης των νηογνώμωνων που διεξάγουν τους τεχνικούς ελέγχους των πλοίων από τα κράτη της σημαίας –θεσπίζονται απαιτήσεις ψηφιοποίησης, καθώς απαιτήσεις οι εθνικές αρχές να έχουν επαρκή εποπτεία του στόλου τους.

10. (Ναυτικά ατυχήματα). Ισχύει η οδηγία 2009/18 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την υποχρέωση του παράκτιου κράτους να διερευνά τα ναυτικά ατυχήματα (στη χώρα μας ισχύει το ΠΔ 4033/2011. Υπεύθυνη υπηρεσία είναι η Ελ-

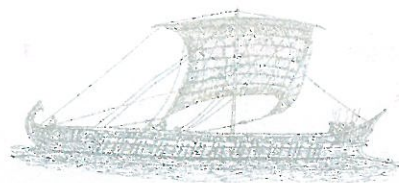
ληνική Υπηρεσία Διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων ΕΛΥΝΔΑ. Τον Ιούνιο 2023, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε προτάσεις για αναθεώρηση της οδηγίας ώστε οι φορείς διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων να διαθέτουν πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας.

11. (Επίλογος). 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 και στην αποφυγή των προβλημάτων στα κατά τόπους λιμεναρχεία⁶.

6. Γενικές παραπομπές/βιβλιογραφία: Θαλάσσιος τουρισμός, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Θαλάσσιος Τουρισμός | ΥΝΑΝΠ (ynanp.gr). Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων | ΥΝΑΝΠ (ynanp.gr). Coles R. Lorenzon F., The Law of Yachts and Yachting, Informa, 2012. Ρήτρες Ινστιτούτου για Πλοία Αναψυχής (Institute Yachts Clauses 1.11.85). Μυλωνόπουλος Δ., Τουριστικό Δίκαιο, Νομ. Βιβλιοθήκη, 2021.



ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ



02

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ



ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΣ
ΣΥΛΛΟΓΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΟΜΟΣ 46^{ος} | ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β' | ΑΡ. ΤΕΥΧΟΥΣ 2 | ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2024

Μαρίνα Αλειφεροπούλου

Θαλάσσια ασφάλεια & ασφάλιση στο νέο νόμο για τα πλοία αναψυχής και τα τουριστικά ημερόπλοια ■ 100

Βασίλης Βερνίκος

Η άρση της εγγυοδοσίας σε αντικατάσταση ασφαλιστικών μέτρων στη διαδικασία συντηρητικής κατάσχεσης πλοίου ■ 105

Ανδριανός Γκουρμπάτσος

Ο ερμηνευσμός στον νέο Ποινικό Κώδικα και τα ανακύπτοντα ζητήματα μετά τον Ν 5090/2024 ■ 114

Παναγιώτης Πετρόπουλος

Ο Ν 5119/2024 περί κωδικοποίησης διατάξεων νόμων για το Συμβούλιο Επικρατείας: Ερμηνευτικές και κριτικές προσεγγίσεις και προοπτικές ■ 123

Απόστολος Γκίκας

Τα δικαιώματα της ΟΛΠ Α.Ε. που βαρύνουν το πλοίο, δεν απολαμβάνουν πλέον του προνομίου κατάταξης του άρθρου 205 εδ. α' ΚΙΝΔ στη διανομή του πλειστηριάσματος ενός πλοίου, παρ. σε ΑΠ 1820/2023 ■ 127

Σάββας Ορφανός

Αίτημα αναβολής ενώπιον του ΑΠ. Απόρριψη ως αβάσιμου του αιτήματος αναβολής. Απόρριψη της αιτήσεως αναίρεσης ως ανυποστήρικτης, παρ. σε ΑΠ 598/2023 ■ 188

ΜΠρΑθ 1139/2024

Ευρωπαϊκή διαταγή δέσμευσης τραπεζικού λογαριασμού και νομική φύση αυτής. Ένδικα μέσα και παροχή εγγυοδοσίας ■ 160



ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ 034255

Online πρόσβαση σε ΠειρΝομ στην Πλατφόρμα Νομικού Περιεχομένου | www.qualex.gr

ISSN: 1108-3867



12054/02-2024



ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ