



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ  
ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΩΝ & ΑΛΛΩΝ ΣΚΑΦΩΝ, ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ,  
ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ  
(Σ.Ε.ΚΑ.ΠΛ.Α.Σ - Π.Ε.Ε.Υ.)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1978

*Member of the International Council of Marine Industry  
Associations*

*Member of the European Boating Industry*

1

---

<sup>1</sup> ΕΔΡΑ: Σ.Ε.Φ. (Γραφ. Γ7)

Τηλ.: 210 4831846  
e-mail: [secaplas@otenet.gr](mailto:secaplas@otenet.gr)

<sup>1</sup> Τ.Κ. 185 47 ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ

Fax: 210 4831847  
<http://www.secaplas.gr>



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ  
ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΩΝ & ΑΛΛΩΝ ΣΚΑΦΩΝ, ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ,  
ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΘΕΜΑ	ΣΕΛΙΔΕΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ	4
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ - ΒΑΣΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ	5
ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ αριθ. 38	6
ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ αριθ. 17	7
ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ αριθ. 20	8
ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ αριθ. 50	9
ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ αριθ. 23	11
Ν. 4256/2014 ΤΙΤΛΟΣ ΝΟΜΟΥ: Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις	12
ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ - ΙΣΧΥΟΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	13
Αντικειμενική δαπάνη διαβίωσης – Τεκμήριο	13
Φόρος πολυτελούς διαβίωσης	13
Επιβολή Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.)	13
Συγκριτικός πίνακας μικρού σκάφους – οχήματος (για τον υπολογισμό του φόρου πολυτελούς διαβίωσης)	14
Επαναφορά τεκμηρίου – Δυσμενή αποτελέσματα	15
Εισηγήση για την επανεξέταση των φορολογικών μέτρων για τα σκάφη αναψυχής	15
ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ( ΓΛΙΣΤΡΕΣ – ΡΑΜΠΕΣ) - ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΛΗΦΘΟΥΝ	16
ΧΕΡΣΑΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ - ΠΡΟΤΑΣΗ	17
Νομικό καθεστώς νηολόγησης πλοίων/πλοιαρίων – Πρόταση	19
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Εισηγήσεις/προτάσεις για τη βελτίωση και προσαρμογή του Γ.Κ.Λ. αριθ. 23 που ρυθμίζει τα μικρά σκάφη ολικού μήκους μέχρι και 12 μέτρων (εγγραφή, μετεγγραφή, μεταγραφή, άδειες εκτέλεσης πλόων κ.λπ.)	20
Στατιστικά στοιχεία μικρών σκαφών (έτη 2002 – 2018)	21

## ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Ο Σύνδεσμος Ελλήνων Κατασκευαστών Πολυεστερικών Σκαφών Παρελκομένων Εξαρτημάτων Εμπόρων & Παροχής Υπηρεσιών (ΣΕΚΑΠΛΑΣ – Π.Ε.Ε.Υ) ιδρύθηκε το έτος 1978 και είναι το **μοναδικό επαγγελματικό Σωματείο** του Κλάδου το οποίο εκπροσωπεί **πανελλαδικά** άνω των **450** ελληνικών επιχειρήσεων που είναι διασκορπισμένες σε όλη τη μεσογειακή και νησιωτική χώρα.

Μέλη του είναι κατασκευαστές, εισαγωγείς και έμποροι παντός είδους σκαφών, μηχανών θαλάσσης, εξαρτημάτων και παρελκόμενων σκαφών, ναυτιλιακών και ηλεκτρονικών οργάνων, υλικών ναυπήγησης, χρωμάτων, λιπαντικών, ειδών πυρασφάλειας, καταδυτικού και αλιευτικού εξοπλισμού, ναυταθλητικών ειδών καθώς επίσης συνεργεία σκαφών και μηχανών, επιχειρηματίες παροχής υπηρεσιών, εκδότες περιοδικού και διαδικτυακού (Internet) τύπου και γενικά ότι έχει σχέση με τον κόσμο της θάλασσας.

Ο αριθμός του συνολικά απασχολούμενου προσωπικού από τα μέλη μας, **μέχρι πρόσφατα**, ξεπερνούσε τις 15.000, ενώ οι απασχολούμενοι στον κλάδο των σκαφών αναψυχής ο οποίος αποτελεί τη μήτρα (**πλωτή οικοδομή**) γύρω από την οποία δραστηριοποιείται σημαντικός αριθμός δεκάδων άλλων επαγγελμάτων και συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας, προσέγγιζαν τις εκατό (100.000) χιλιάδες.

Η Ελληνική παραγωγή καλύπτει το 70% σχεδόν της εγχώριας αγοράς σε σκάφη αναψυχής κάθε είδους έως και 12 μ. μήκος, ενώ παράλληλα οι εξαγωγές που πραγματοποιεί ο Κλάδος είναι πολύ αξιόλογες.

Ο ΣΕΚΑΠΛΑΣ – Π.Ε.Ε.Υ είναι μέλος

- της ICOMIA – INTERNATIONAL COUNCIL OF MARINE INDUSTRY ASSOCIATIONS και της
- EUROPEAN BOATING INDUSTRY και μία από τις βασικότερες εκδηλώσεις του είναι η έκθεση ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ ΑΘΗΝΩΝ, θεσμός πλέον, που διεξάγεται αδιαλείπτως από το 1978.

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ – ΥΠΟΜΝΗΜΑ

(Υπόψη κ. Γιάννη ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗ, Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)

## ΒΑΣΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Με τις προτεινόμενες προτάσεις μας σκοπείται η διευκόλυνση των απασχολούμενων με τις συναφείς δραστηριότητες στο θαλάσσιο χώρο με τη λήψη μέτρων που εκτιμάται βασίμως ότι θα συμβάλλουν στην έτι περαιτέρω ανάπτυξη του συγκεκριμένου τομέα σε όλες τις εκφάνσεις του από την κατασκευή/διάθεση στην αγορά μικρών σκαφών μέχρι και την παροχή υπηρεσιών.

Αίρονται κατά συνέπεια οι ανασταλτικοί παράγοντες που απωθούσαν ή και δυσκόλευαν όσους επιθυμούσαν να δραστηριοποιηθούν ιδιαίτερα στον τομέα της παροχής θαλάσσιων εκδρομών με σκάφη με ό,τι αυτό ευμενές σε κάθε περίπτωση συνεπάγεται και για την απασχόληση και για την εθνική μας οικονομία ευρύτερα.

## ΘΕΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

### αριθ. 38

Τα προς εκμίσθωση σκάφη (**RENT A BOAT**) θα πρέπει να είναι νεότευκτα (π.χ. να μην έχουν παρέλθει τρία έτη από την ημερομηνία κατασκευής τους) σημαντική παράμετρος για την απασχόληση και την εθνική οικονομία.

Υπενθυμίζεται ότι κατά την αρχική του έκδοση ο Κανονισμός αυτός προέβλεπε τα σκάφη να είναι ηλικίας μικρότερης του ενός έτους από την ημερομηνία εγγραφής τους στο Βιβλίο Εγγραφής Μικρών Σκαφών.

Μετά παρέλευση 12/ετίας τα παλαιά σκάφη να αντικαθίστανται. Παρεμφερής διάταξη, με το (**RENT A CAR**) το οποίο προβλέπει 7/ετία ( αριθ. 16597/29.12.2010, ΦΕΚ Β' 2156/31.12.2010 Υπουργική Απόφαση)

### ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Θεωρούμε ότι παρέλκει η αιτιολογία καθόσον πρόκειται περί αυτονόητων τροποποιήσεων που σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Για τα **θαλάσσια ΤΑΞΙ** καθώς και για τις **λάντζες** που κινούνται εντός και πέριξ λιμένος απαιτείται τα σκάφη να είναι ηλικίας μικρότερης των πέντε (5) ετών. Παρατηρείται δηλ. το φαινόμενο για τα σκάφη του **RENT A BOAT**, τα οποία μπορούν να πλέουν σε όλες τις ελληνικές θάλασσες, να μην απαιτείται όριο ηλικίας (μπορεί να είναι και άνω των είκοσι ετών) και για τις λάντζες που κινούνται εντός και πέριξ λιμένος να απαιτείται πενταετία. Παρεμφερής διάταξη υφίσταται και για τα **ρυμουλκά πλοία**.

**ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ :** Με την τροποποίηση που έγινε στις 19/6/2019 όλα τα σκάφη ανεξαρτήτως ολικού μήκους θα πρέπει να είναι τύπου OPEN. Όπως με το προηγούμενο (μέχρι 19/6/2019) νομικό καθεστώς μόνον τα άνω των επτά μέτρων ολικού μήκους σκάφη έπρεπε να είναι τύπου OPEN. Απαιτείται άμεση τροποποίηση και επαναφορά σε ισχύ των προηγούμενων διατάξεων καθόσον εφαρμογή του Κανονισμού θα οδηγήσει στην απόσυρση σκαφών κάτω των επτά μέτρων που δεν είναι τύπου OPEN με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ανεξέλεγκτη κατάσταση.



## ΘΕΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

### αριθ. 17

Κάτοχοι επί δύο τουλάχιστον χρόνια άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους να συμμετέχουν σε εξετάσεις, μετά από 30/ωρη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και να αποκτούν **άδεια χειριστή πηδαλιούχου**.

#### ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Η πιο πάνω άδεια προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 9 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθ. 17 με τίτλο «Για τις λεμβουχικές εργασίες», στο οποίο παραπέμπει η Απόφαση καθορισμού σύνθεσης πληρώματος (Υ.Α. 3511.1/11/2007, ΦΕΚ 1327 Β΄) για τα μικρού μεγέθους επαγγελματικά πλοία (Ημερόπλοια) που διενεργούν εκδρομές μέχρι έξη (6) ναυτικά μίλια από το σημείο αναχώρησης.

Βασική απαίτηση είναι ο υποψήφιος να έχει είκοσι τεσσάρων (24) μηνών τουλάχιστον προϋπηρεσία σε εμπορικά πλοία και σε ειδικότητες καταστρώματος-μηχανής-ασυρμάτου.

#### Η πρότασή μας προβλέπει:

- θεωρητική εκπαίδευση δέκα (10) ωρών επί εγκεκριμένης από το ΥΝΑΝΑΠ ύλης, Δ.Κ.Α.Σ., ναυτική ορολογία, ναυτιλία μικρών αποστάσεων, σημάνσεις καταδύσεων, υποβρύχιας αλιείας, επιφανειακής αλιείας, κίνηση θαλάσσιων μέσων αναψυχής, ναυτικοί χάρτες, φάροι – φαροδείκτες κ.λπ.
- πρακτική εκπαίδευση δέκα (10) ωρών εντός λιμένος (προσέγγιση, πρυμνοδέτηση, παραβολή, άπαρση, είσοδος – έξοδος από το λιμένα, διάσωση ανθρώπου που κινδυνεύει στη θάλασσα - στροφή Williamson - Butakon κ.λπ.).
- πρακτική εκπαίδευση είκοσι (20) ωρών εκτός λιμένος, προσορμίσεις, αγκυροβολία,
- χρήση σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, κατασκευή κόμπων κ.λπ.

Είναι ευνόητο ότι η πρότασή μας αυτή είναι **σαφώς πιο αυστηρή** συμβάλλουσα έτσι στην ασφαλή εκτέλεση του πλου καθόσον η 24/μηνη θαλάσσια υπηρεσία που προβλέπει η ισχύουσα σήμερα διάταξη δεν σημαίνει, αναγκαιώς, ότι το συγκεκριμένο πρόσωπο έχει διακυβερνήσει/χειριστεί σκάφος κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του σε πλοίο.

**Εναργές παράδειγμα:** Ναυτολογείται κάποιος σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο της γραμμής Πειραιά – Κρήτης, οι πλόες του οποίου διενεργούνται, όπως είναι γνωστό, κατά τη νύχτα.

Ο Πλοίαρχος του πλοίου αναθέτει στο πρόσωπο αυτό καθήκοντα και υποχρεώσεις στο γκαράζ του πλοίου για τη στοιβασία των οχημάτων.

Μετά από την πάροδο είκοσι τεσσάρων (24) μηνών προϋπηρεσία έχει το δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις χωρίς μάλιστα να είναι κάτοχος άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους !!!

Εν κατακλείδι στόχος της πρότασής μας αυτής η διευκόλυνση των απασχολούμενων με τις συναφείς δραστηριότητες στο θαλάσσιο χώρο. Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι παρεμφερής (αλλά σαφώς αυστηρότερη) με την, παρατιθέμενη πιο κάτω, διάταξη του άρθρου 10 του ν. 3409/2005 (ΦΕΚ 273 Α΄) η θεσμοθέτηση της οποίας, κατά κοινή ομολογία και εκ του αποτελέσματος κρινόμενη, προσέδωσε σημαντική ανοδική ώθηση στον καταδυτικό τουρισμό της χώρας μας.

#### «Άρθρο 10

Κάτοχοι επί δύο τουλάχιστον χρόνια άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους ή άδειας διακυβέρνησης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, επιτρέπεται να κυβερνούν επιβατικά πλοία ή μικρά σκάφη, ολικού μήκους μέχρι δέκα μέτρων, αποκλειστικά για τη μεταφορά αυτοδυτών και εξοπλισμού καταδύσεων, εφόσον δεν απομακρύνονται από τις ακτές σε απόσταση μεγαλύτερη των έξι ναυτικών μιλίων.

## ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

### αριθ. 20

Ελλείπουν από το περιεχόμενο του Κανονισμού αυτού, ο οποίος τροποποιήθηκε/κωδικοποιήθηκε πρόσφατα, διατάξεις σχετικές με τη σήμανση CE και γενικά με τις πιστοποιήσεις (\*) καθώς και η αντικατάσταση των μικρών σκαφών που δεν φέρουν σήμανση, μετά πάροδο μεταβατικής περιόδου **παρά το γεγονός ότι σχετική και πλήρως αιτιολογημένη πρότασή μας υποβλήθηκε στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου σας !!!**

Θεωρούμε ως **ουσιώδες** το θέμα αυτό δηλ. να γίνεται για επαγγελματικούς λόγους χρήση σκαφών και άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής τα οποία δεν πληρούν τις κατασκευαστικές και λοιπές απαιτήσεις των Οδηγιών της Ε.Ε. και των εναρμονισμένων προτύπων των Ευρωπαϊκών Οργανισμών Τυποποίησης. Είναι προφανείς οι παρενέργειες που θα ακολουθήσουν σε περίπτωση **απευκταίου ατυχήματος**.

Για τους πιο πάνω λόγους θα πρέπει να θεσμοθετηθεί και όριο αντικατάστασης των σκαφών που έχουν συμπληρώσει ηλικία δώδεκα ετών όπως ισχύει και εφαρμόζεται με το **(RENT A CAR)** το οποίο προβλέπει **7/ετία** ( αριθ. 16597/29.12.2010, ΦΕΚ Β' 2156/31.12.2010 Υπουργική Απόφαση)

(\*) ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 18ης Ιουλίου 2013(213/390/ΕΕ), ISO 15649 μέρη 1-7)





## ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

### αριθ. 50

Ο Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 50 στο άρθρο 3 παργ. 19 για τις **άδειες χειριστών** ταχύπλων σκαφών προβλέπει:

«19. Αντίστοιχη άδεια εκδοθείσα στην αλλοδαπή, που κατέχει Έλληνας ή αλλοδαπός, γίνεται αποδεκτή, εφόσον έχει εκδοθεί ή αναγνωρισθεί επίσημα από κρατική Αρχή της χώρας προέλευσής της.

Στην περίπτωση του προηγούμενου εδαφίου ο ενδιαφερόμενος, σε γενόμενο έλεγχο, πρέπει να φέρει επίσημη μετάφραση της άδειας που έχει αποκτηθεί στην αλλοδαπή, συνοδευόμενη από βεβαίωση της αντίστοιχης πρεσβευτικής ή προξενικής αρχής, ότι η Αρχή που την εξέδωσε είναι αρμόδια προς τούτο ή ότι ο φορέας που την εξέδωσε έχει αναγνωρισθεί επίσημα από κρατική Αρχή της αντίστοιχης χώρας».

Η πιο πάνω διάταξη καθίσταται, **εν τοις πράγμασι, ανεφάρμοστη**. Τουρίστας π.χ. Βρετανός, ο οποίος επισκέπτεται τη χώρα μας για ολιγοήμερες διακοπές, κάτοχος άδειας από την «RYA - Royal Yachting Association - UK National Governing Body» θα πρέπει να μεταβεί στην προξενική ή πρεσβευτική του Αρχή στην Ελλάδα για να εφοδιασθεί με την προβλεπόμενη από τον Κανονισμό βεβαίωση και ταυτόχρονα να έχει προβεί και στην επίσημη, για να είναι ισχυρή, μετάφραση της άδειας του !!!.. Είναι αντιληπτό ότι δεν θα ασχοληθεί με το θαλάσσιο τουρισμό με ταχύπλοο μικρό σκάφος με ότι αυτό, δυσμενές σε κάθε περίπτωση συνεπάγεται για τους επαγγελματίες του κλάδου, τον τουρισμό και την εθνική μας οικονομία.

### ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΑΛΛΑ ΚΡΑΤΗ

Κράτη ακόμη και αυτά που δεν συνορεύουν με θάλασσα έχουν καταστεί μέλη της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE - United Nations Economic Commission for Europe) σύμφωνα με το ψήφισμα Resolution No. 40 και κάνουν αποδεκτές τις σχετικές άδειες.

Σχετικό αίτημά μας έχει υποβληθεί στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου **το Ιούνιο 2018** και δεν έχουμε κάποια επί του θέματος αυτού ενημέρωση.

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΡΑΤΩΝ

Austria	Belarus	Belgium	Bulgaria
Croatia	Czech Republic	Finland	France
Germany	Hungary	Ireland	Italy
Latvia	Lithuania	Luxembourg	Netherlands
Norway	Poland	Republic of Moldova	Romania
Russian Federation	Serbia	Slovakia	Switzerland
Turkey	Ukraine	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	United States

### Resolution No. 40

On this page you can view the International Certificates for Operator of Pleasure Craft issued in the UNECE member States in accordance with Resolution No. 40 ([Eng/Fre/Rus](#)). The countries which are still applying Resolution No. 14 or are considering to apply Resolution No. 40 are also listed.

Click on the certificate to see a zoom of the front and the back.

Important note: for most of the countries listed on this page, more information on special conditions of implementation can be found in ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19 ([Eng](#), [Fre](#), [Rus](#)).

**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΔΕΙΩΝ**  
(Ελήφθησαν από την ιστοσελίδα της UNECE)

	<p align="center">(forthcoming)</p>		
Austria	Belarus	Belgium	Bulgaria
<p align="center">(forthcoming)</p>			<p align="center">(forthcoming)</p>
Croatia	Czech Republic	Finland	France
			<p align="center">(forthcoming)</p>
Germany	Hungary	Ireland	Italy
	<p align="center">(forthcoming)</p>		
Latvia	Lithuania	Luxembourg	Netherlands
	<p align="center">(forthcoming)</p>	<p align="center">(forthcoming)</p>	<p align="center">(forthcoming)</p>
Norway	Poland	Republic of Moldova	Romania
<p align="center">(forthcoming)</p>		<p align="center">(forthcoming)</p>	
Russian Federation	Serbia	Slovakia	Switzerland
<p align="center">(forthcoming)</p>			<p align="center">(forthcoming)</p>
Turkey	Ukraine	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	United States

## ΘΕΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

### αριθ. 23

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Οι προτάσεις μας για τον Κανονισμό αυτόν ευρίσκονται σε πλήρη ταύτιση με τις διατάξεις που ισχύουν για τη νηολόγηση πλοίων έτσι ώστε να μην παρατηρείται το φαινόμενο για τα μικρά σκάφη να ισχύουν μη απαραίτητες γραφειοκρατικές διατυπώσεις π.χ. υπεύθυνη δήλωση ότι έχω στο σκάφος μου όλα τα εφόδια !!!, οι οποίες όμως δεν ισχύουν για τα μεγαλύτερα πλοία/πλοiάρια που νηολογούνται.

**Οι προτάσεις μας με τη συνοδεύουσα αυτές αιτιολογία  
επισυνάπτονται, στο τέλος του υπομνήματος αυτού ως ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**



## N. 4256/2014

### ΤΙΤΛΟΣ ΝΟΜΟΥ: Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις

Ο πιο πάνω ν. 4256/2014 σε χρονικό διάστημα πέντε μηνών τροποποιήθηκε πέντε φορές με:

- το ν. 4504/2017 (Α' 184),
- το ν. 4532/2018 (Α' 63),
- το ν. 4549/2018 (Α 105),
- το ν. 4555/2018 (Α' 133) και
- το ν. 4597/2019 (Α'35).

1. Θεωρούμε ότι θα πρέπει να αναληφθούν ενέργειες για την προσαρμογή του και ίσως για την κωδικοποίησή του.

2. Η πρόβλεψη (άρθρο 10 του ν. 4256/2014) για Δελτίο Κίνησης Πλοίων Αναψυχής (Δ.Ε.Κ.Π.Α.) το οποίο περιέχει θυρίδες καταπόπλου και με το οποίο πρέπει να εφοδιάζονται τα πλοία αναψυχής ολικού μήκους πάνω από 7 μέτρα δεν εξυπηρετεί κάποιο σκοπό (εκτός από τον εισπρακτικό) και θα πρέπει να καταργηθεί καθόσον τα ιδιωτικά/ερασιτεχνικά σκάφη μέχρι 12 μέτρα αποπλέουν χωρίς άδεια από τη Λιμενική Αρχή καίτοι το γεγονός αυτό δεν βασίζεται σε κάποια διάταξη δηλ. ποια σκάφη είναι υπόχρεα ή όχι στη λήψη απόπλου.

3. Ένα θέμα που ταλαιπωρεί τους εκμεταλλεόμενους επαγγελματικά πλοία αναψυχής είναι η θεώρηση, από τη Λιμενική Αρχή, του ναυλοσυμφώνου για κάθε νέα ναύλωση (ενδεχομένως και σε καθημερινή βάση) με ότι αυτό συνεπάγεται - πήγαινε έλα στο Λιμεναρχείο - αλλά και για τη απασχόληση του λιμενικού προσωπικού. Είναι καιρός πλέον μετά και από τόσες υποσχέσεις να επισπευστεί η πρόβλεψη για την ηλεκτρονική υποβολή του.

4. Η κατάργηση της χορήγησης, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου, άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής δεν προσέφερε κάποιας μορφής μείωση της γραφειοκρατίας καθόσον και πάλι απαιτείται η προσέλευση του πολίτη στην ίδια Διεύθυνση, **με σειρά δικαιολογητικών μη απαραίτητων**, για να εφοδιασθεί με βεβαίωση καταχώρησης στο ηλεκτρονικό μητρώο που ήδη όμως έχει πραγματοποιήσει !

5. Κατά το πρώτο εξάμηνο τ.έ. παρατηρήθηκαν μεγάλες καθυστερήσεις στην έγκριση των καταστατικών Ναυτιλιακών Εταιριών Πλοίων Αναψυχής –Ν.Ε.Π.Α. Σε ορισμένες περιπτώσεις, το χρονικό διάστημα που απαιτήθηκε ξεπέρασε τις 45 ημέρες παρά τις φιλότιμες προσπάθειες του προσωπικού. Απαιτείται ενίσχυση του προσωπικού που ασχολείται με τα συναφή θέματα.

6. Χορήγηση παράτασης μέχρι το τέλος του **έτους της ΠΟΛ 1177/2018** με τίτλο «Όροι και προϋποθέσεις για τη διενέργεια δραστηριότητας των πλοίων κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα για σκοπούς χορήγησης απαλλαγών από το φόρο προστιθέμενης αξίας» **όπως τροποποιήθηκε με την ΠΟΛ 1240/2018** έτσι ώστε να συνεξετασθούν όλες οι παράμετροι για την εφαρμογή της.

7. Σε συνδυασμό με τη πιο πάνω πρόταση θα πρέπει να εξεταστεί το νομικό καθεστώς επιβολής του ΦΠΑ στην αγορά των επαγγελματικών σκαφών κάτω των 12μ το οποίο δημιούργησε πολλαπλά προβλήματα στην αγορά με αποτέλεσμα ο αριθμός των σκαφών αυτών (κάτω των 12μ) να μειωθεί δραματικά.

## ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

### ΙΣΧΥΟΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

#### 1. Αντικειμενική δαπάνη διαβίωσης – Τεκμήριο

**Σχετ.: ν. 4172/2013 (Α' 167) - Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.).**

Ορίζεται ως εξής:

αα) Για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους μέχρι πέντε (5) μέτρα, στο ποσό των τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ, ενώ για τα πάνω από πέντε (5) μέτρα το ποσό αυτό αυξάνεται κατά δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ το μέτρο.

ββ) Για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη με χώρο ενδιαίτησης, ολικού μήκους μέχρι και επτά (7) μέτρα, δώδεκα χιλιάδες (12.000) ευρώ,

πάνω από επτά (7) και μέχρι δέκα (10) μέτρα προστίθενται τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους,

πάνω από δέκα (10) και μέχρι δώδεκα (12) μέτρα προστίθενται επτά χιλιάδες πεντακόσια (7.500) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους,

πάνω από δώδεκα (12) και μέχρι δεκαπέντε (15) μέτρα δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους,

πάνω από δεκαπέντε (15) και μέχρι δεκαοκτώ (18) μέτρα είκοσι δύο χιλιάδες πεντακόσια (22.500) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους,

πάνω από δεκαοκτώ (18) και μέχρι είκοσι δύο (22) μέτρα τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους και πάνω από είκοσι δύο (22) μέτρα προστίθενται πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

*(Τα πιο πάνω ποσά μειώνονται κατά 50% για τα ιστιοφόρα και για τα ναυπηγούμενα στην Ελλάδα ξύλινα σκάφη καθώς και λόγω παλαιότητας )*

#### 2. Φόρος πολυτελούς διαβίωσης

**Σχετ.: ν. 4111/2013 (Α' 18)**

«Για τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των πέντε (5) μέτρων, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης του σκάφους επί συντελεστή δεκατρία τοις εκατό (13%). Δεν λαμβάνεται υπόψη η δαπάνη για την αμοιβή του πληρώματος. Από το φόρο της περίπτωσης ν εξαιρούνται τα ιστιοφόρα σκάφη και πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευαστεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπον τρεχαντήρι, βαρκαλάς, πέραμα, τσερνίκι, λίμπερτυ τα οποία προέρχονται από ελληνική ναυτική παράδοση».

#### 3. Επιβολή Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.)

**Σχετ.: ν. 4504/2017 (Α' 184) ΚΑΙ ΠΟΛ 1210/2018 (Β' 5170)**

Το «Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.) βαρύνει:

α) τα πλοία αναψυχής ιδιωτικά και επαγγελματικά και

β) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια,

και υπολογίζεται ανά τρέχον έτος ή τρέχοντα μήνα από την ημερομηνία πληρωμής και καθορίζεται ως εξής:

- για τα ολικού μήκους από επτά (7) έως οκτώ (8) μέτρα, σε δεκαέξι (16) ευρώ ανά μήνα,
- για τα ολικού μήκους άνω των οκτώ (8) μέτρων έως και δέκα (10) μέτρα, σε είκοσι πέντε (25) ευρώ ανά μήνα,
- για τα ολικού μήκους άνω των δέκα (10) μέτρων και έως και δώδεκα (12) μέτρα, σε τριάντα τρία (33) ευρώ ανά μήνα,
- για τα ολικού μήκους άνω των δώδεκα (12) μέτρων, ανά μήνα οκτώ (8) ευρώ, ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο. Η χρέωση μειώνεται κατά είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, με την προϋπόθεση της αποκλειστικής επαγγελματικής χρήσης.

**ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΙΚΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ – ΟΧΗΜΑΤΟΣ  
(για τον υπολογισμό του φόρου πολυτελούς διαβίωσης)**

A/A	ΜΙΚΡΟ ΣΚΑΦΟΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ
1	Μέχρι 5μ. μήκος δεν επιβάλλεται Φ.Π.Δ.	Μέχρι 1928 κ.ε. δεν επιβάλλεται Φ.Π.Δ.
2	Για τα σκάφη αναψυχής μήκους πάνω από 5 μ, επιβάλλεται Φ.Π.Δ. 13%, <b>χωρίς κλιμάκωση.</b> <b>Κόστος σκάφους 5μ (σκάφος + κινητήρας) =</b>	Για τα αυτοκίνητα έχει προβλεφθεί κλιμάκωση του Φ.Π.Δ. και δη από 1929 cc έως 2500 cc επιβάλλεται 5% και από τα 2500 cc και άνω 13%. <b>Κόστος αυτοκινήτου 1928 κ..ε. =</b>
3	Για τα σκάφη αναψυχής δεν έχει προβλεφθεί παλαιότητα και κατά συνέπεια μικρό σκάφος θα πληρώνει εσαεί Φ.Π.Δ.	Από την επιβολή του Φ.Π.Δ. εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης με παλαιότητα άνω των δέκα (10) ετών από το έτος πρώτης κυκλοφορίας τους στην Ελλάδα.
4	Το 75% των σκαφών αναψυχής μήκος μέχρι και 12 μ. που εγγράφονται κατ' έτος στα οικεία βιβλία των Λιμενικών Αρχών είναι ελληνικής κατασκευής. Το ποσοστό αυτό στα σκάφη από 4 έως 5μ. ανέρχεται στο 92%	Τα αυτοκίνητα είναι αλλοδαπής προέλευσης και κατασκευής,
5	Τα ναυτιλιακά έγγραφα των σκαφών αναψυχής ανανεώνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα με καταβολή διαφόρου ύψους ποσών υπέρ του Δημοσίου.	Η άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου ισχύει επ' άοριστον.
6	Επιβολή Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.)	.....
7	Για τα σκάφη προβλέπεται Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.) με κόστος έκδοσης πενήντα (50,00) Ευρώ και ισόποσο για κάθε επανέκδοση.	.....
8	.....	Απώλεια συναλλάγματος
9	Ένταση εργασίας = άνω του 65% (χειρονακτική)	Βιομηχανικό προϊόν
10	Δημιουργία άλλως διατήρηση των υπαρχουσών (ακόμα) πολυτίμων θέσεων εργασίας.	.....

## ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΤΕΚΜΗΡΙΟΥ – ΔΥΣΜΕΝΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

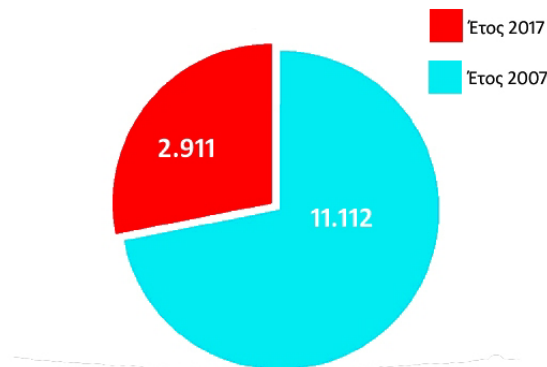
Η επαναφορά σε ισχύ του τεκμηρίου, που είχε καταργηθεί, σε συνδυασμό με:

- την ταυτόχρονη αύξηση του ύψους του τεκμηρίου
- τη θεσμοθέτηση νέων επαχθών μέτρων:
  - (α) φόρος πολυτελούς διαβίωσης
  - (β) επιβολή τελών πλοίων αναψυχής και
- την οικονομική ύφεση

είχε και εξακολουθεί να έχει το εξής στατιστικό αποτέλεσμα:

Έτος	αριθμός μικρών σκαφών ολικού μήκους μέχρι 10 μ. που καταχωρίστηκαν στα οικεία Βιβλία των Λιμενικών Αρχών της χώρας
2007	11.112
2017	2.917

Απόλυτη μείωση του αριθμού των μικρών σκαφών: 8201  
Εκατοστιαία μείωση: 73,8%



### ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

#### ΓΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

**Άμεση κατάργηση** του τεκμηρίου για τα μικρά σκάφη που λεμβολογούνται (δεν νηολογούνται) δηλ. όσα είναι ολικού μήκους μέχρι και 12 μέτρα

Να συγκροτηθεί ειδική επιτροπή αποτελούμενη από εκπροσώπους:

- του Υπουργείου Οικονομικών
- του **Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής**
- του Συνδέσμου μας.

Έργο της επιτροπής να είναι η εξέταση όλων των οικονομικών παραμέτρων που σχετίζονται με το σκάφος αναψυχής με στόχο την προσαρμογή των οικείων διατάξεων στη σημερινή πραγματικότητα και απαιτήσεις προς όφελος όλων, της εθνικής μας οικονομίας συμπεριλαμβανομένης.

## ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ - ΓΛΙΣΤΡΕΣ - ΡΑΜΠΕΣ

### ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Η κατασκευή των ραμπών διέπεται από τις διατάξεις της παραγράφου 22 του άρθρου 6 του ν. 2160/1993, όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 27 του Ν. 2636/1998 (ΦΕΚ 198 Α') το πλήρες κείμενο της οποίας παρατίθεται αμέσως παρακάτω:

*«22. Με πρωτοβουλία και χρηματοδότηση φορέων του δημοσίου ή/και του ιδιωτικού τομέα, φυσικών ή νομικών προσώπων, επιτρέπεται να δημιουργούνται σε κάθε παραθαλάσσιο οικισμό δήμου ή κοινότητας μέχρι μία ράμπα πρόσβασης μικρών σκαφών στη θάλασσα. Για τη δημιουργία αυτών απαιτείται έγκριση του Γενικού Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας, η οποία χορηγείται ύστερα από σχετική αίτηση που συνοδεύεται απαραίτητα από τοπογραφικό διάγραμμα στο οποίο απεικονίζεται η ράμπα. Η έγκριση παρέχεται, ύστερα από γνώμη της οικείας Λιμενικής Αρχής, το αργότερο μέσα σε δύο (2) μήνες από την ημερομηνία υποβολής αυτής της αίτησης, μετά δε την παρέλευση άπρακτης της προθεσμίας αυτής, η έγκριση θεωρείται ότι έχει παρασχεθεί αυτοδικαίως οι ράμπες, μετά την κατασκευή τους αποτελούν κοινόχρηστες εγκαταστάσεις και η αρμοδιότητα της συντήρησής τους ανήκει στον οικείο δήμο ή κοινότητα. Η ρύθμιση της παρούσας παραγράφου δεν έχει εφαρμογή στις παραμεθόριες περιοχές».*

Από το έτος 1998 και μέχρι σήμερα μόνον μία φορά εφαρμόσθηκε η σχετική με την κατασκευή ραμπών/γλιστρών διάταξη και αυτή με πρωτοβουλία του Συνδέσμου μας.

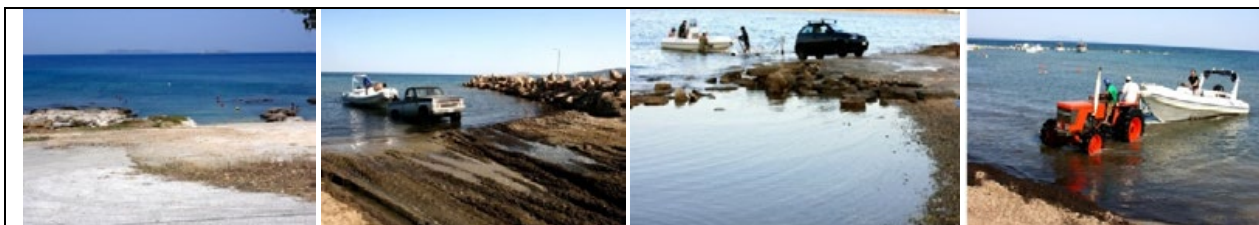
Αναφερόμαστε στη γλίστρα που κατασκευάστηκε στον Ψαθόπυργο Αχαΐας.

Η επικρατούσα ιδιαίτερα στην Αττική αλλά και σε όλη την Επικράτεια κατάσταση είναι απελπιστική.

**Ειδικότερα:** Αυτές που είναι εντός περιφράκτων χώρων λειτουργούν σε ημέρες και ώρες που καθορίζει ο φορέας τους και οι ανελκύσεις και καθελκύσεις επιβαρύνονται .

Για την πλειονότητα των άλλων «ελεύθερων» γλιστρών δεν έχουν τηρηθεί οι ισχύουσες για την κατασκευή τους διατάξεις με ότι αυτό μπορεί να συνεπάγεται, δυσμενές σε κάθε περίπτωση.

Παρατίθενται πιο κάτω ενδεικτικές φωτογραφίες γλιστρών της Αττικής οι οποίες απεικονίζουν τη θλιβερή πραγματικότητα που επικρατεί.



### ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

#### ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΛΗΦΘΟΥΝ

1. Νομιμοποίηση και βελτίωση της υποτυπώδους υποδομής των γλιστρών που έχουν κατασκευαστεί προ πολλών ετών.

2. Κατασκευή νέων σύγχρονων κοινόχρηστων γλιστρών με εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 22 του άρθρου 6 του ν. 2160/1993.



## ΧΕΡΣΑΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ

Όπως είναι γνωστό, κατά τα τελευταία χρόνια ο ρυθμός στροφής του Έλληνα προς τη θάλασσα, με την απόκτηση μικρού σκάφους, τείνει αυξανόμενος, όπως το γεγονός αυτό αποδεικνύεται από τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της Δ/σης Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Εξάλλου αυξητικές τάσεις παρουσιάζει και ο ρυθμός προσέγγισης στα ελληνικά λιμάνια και μαρίνες θαλαμηγών, παρά τις εγγενείς δυσχέρειες που παρουσιάζονται και εστιάζονται κυρίως στην στενότητα χώρων ελλιμενισμού σκαφών.

Η οικονομική και η πολιτιστική σημασία του θαλάσσιου τουρισμού είναι δεδομένα για την Ελλάδα, η οποία από τη φύση και τη γεωγραφική της θέση είναι πόλος έλξης τουριστών σε παγκόσμια κλίμακα. Οι πλούσιες φυσικές ομορφιές, ο λαογραφικός περίγυρος, η πολιτιστική παράδοση και κληρονομιά, η ιστορικότητα της περιοχής και κυρίως το μεγάλο ανάπτυγμα της ελληνικής ακτογραμμής (17.253,3 χιλιόμετρα σε κλίμακα 1:50.000, περίπου ίσο με τα 2/3 του περίπλου της Αφρικανικής Ηπείρου), σε συνδυασμό με τη νησιωτική συγκρότηση της Ελλάδας και την παραδοσιακή αγάπη του Έλληνα για τη θάλασσα, προσδίδουν ιδιαίτερη αίγλη στον θαλάσσιο τουρισμό. Εξ' άλλου, οι ιδανικές καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην Ελλάδα την έχουν καταστήσει διεθνώς «Παράδεισο του θαλάσσιου τουρισμού, μηχανοκίνητου και ιστιοπλοϊκού» και για μεγάλο αριθμό Ευρωπαίων, Αμερικανών αλλά και άλλων εθνικοτήτων πολιτών αποτελεί «τουριστικό όνειρο».

Θα πρέπει κατά συνέπεια η Ελληνική Πολιτεία να ενσκήψει με ιδιαίτερη προσοχή προς την κατεύθυνση ανάληψης των απαραίτητων πρωτοβουλιών και επιτάχυνσης των διαδικασιών κατασκευής χώρων ελλιμενισμού (μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια κ.λπ.) με όλες τις απαραίτητες ευκολίες (recertion facilities).

Το προς ανατολάς όμορο κράτος, ιδιαίτερα κατά τα τελευταία χρόνια, έχει να επιδείξει σημαντική πρόοδο στον τομέα αυτόν.

Δυστυχώς όμως μέχρι σήμερα δεν έχει επιδειχθεί το ανάλογο ενδιαφέρον. Άμεσο αποτέλεσμα της αναποφασιστικότητας αυτής της Πολιτείας και με προφανή στόχο την εξυπηρέτηση των χιλιάδων χρηστών των προϊόντων μας ήταν και είναι ορισμένα μέλη του Συνδέσμου μας να στραφούν προς την ίδρυση και λειτουργία χερσαίων χώρων εναπόθεσης μικρών σκαφών.

Η πρωτοβουλία αυτή των μελών μας είχε (και έχει) το ευμενές αποτέλεσμα η εμφανέστατη έλλειψη χώρων ελλιμενισμού να μη προκαλεί ακόμη πιο σοβαρούς τριγμούς στην ομαλή άσκηση της δραστηριότητας τόσο των Ελλήνων κατασκευαστών και εμπόρων σκαφών όσο και των δεκάδων άλλων δραστηριοτήτων που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με το σκάφος και τη θαλάσσια αναψυχή γενικότερα.

Δυστυχώς όμως για τους χώρους εναπόθεσης ή και διαχείμασης σκαφών «PARKING σκαφών» στην ισχύουσα νομοθεσία δεν υπάρχουν σαφείς προβλέψεις για την ίδρυση και λειτουργία των χώρων αυτών, για την εσωτερική τους χωροθέτηση/ταξινόμηση ανάλογα με το μέγεθος των σκαφών, τους χώρους που θα πρέπει να μένουν ελεύθεροι, τις επιτρεπόμενες εντός των χώρων αυτών εργασίες, την πυροσβεστική τους προστασία κ.λπ.

Από αλληλογραφία που με πρωτοβουλία του Συνδέσμου μας είχε διεξαχθεί κατά το έτος 2011 ενημερωθήκαμε ότι «η χρήση γης της στάθμευσης σκαφών αναψυχής είναι συμβατή με τη χρήση γης «στάθμευση» και η συγκεκριμένη διατύπωση αναφέρεται στο έγγραφο/απάντηση αριθ. 5802 Β/23-8-2011 του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με αποδέκτη τη Βουλή των Ελλήνων.

Περαιτέρω και για το ίδιο θέμα των χερσαίων χώρων διαχείμασης σκαφών παρατίθεται πιο κάτω απόσπασμα του αριθ. 661117/25-7-2001 εγγράφου/απάντησης του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας με αποδέκτη ,επίσης, τη Βουλή των Ελλήνων.

*« Η ανάπτυξη ενός τέτοιου δικτύου είναι σίγουρο ότι αποτελεί κίνητρο για την προσέλκυση τουριστών και την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού, δεδομένου ότι ο κλάδος αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία και συμβολή στην οικονομία της χώρας μας και γι' αυτό και η ενίσχυσή του αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥΠΑΑΝ). Οι αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΑΑΝ εξετάζουν πάντα θετικά κάθε ολοκληρωμένη και εμπειριστατωμένη πρόταση που τους υποβάλλεται και η οποία ασφαλώς συνοδεύεται από τις απαιτούμενες μελέτες».*

Παρά την πάροδο οκταετίας από την πρωτοβουλία του Συνδέσμου μας ουδεμία ενέργεια από της πλευράς της κεντρικής Διοίκησης έχει αναληφθεί προς την κατεύθυνση της αντιμετώπισης του θέματος των PARKING σκαφών αναψυχής με αποτέλεσμα η κατάσταση να οξύνεται.

Τον τελευταίο καιρό και μετά από μηνυτήριες αναφορές της Πολεοδομίας Μαρκοπούλου κατά επιχειρήσεων εκμετάλλευσης PARKING σκαφών το θέμα αυτό απασχόλησε και το Δήμο Λαυρεωτικής. Στην επόμενη σελίδα παρατίθενται τα πρακτικά του Δημοτικού Συμβουλίου και η σχετική αλληλογραφία



#### **ΠΡΟΤΑΣΗ**

Κατάρτιση και ψήφιση ειδικής νομοθετικής ρύθμισης με τις διατάξεις της οποίας θα τίθενται σαφώς και περιοριστικά σε ποιες ειδικά περιπτώσεις «χρήσεις γης» εντός και εκτός σχεδίου θα επιτρέπονται οι επιχειρήσεις parking σκαφών αναψυχής ενώ με κανονιστικό διάταγμα θα καθορίζονται οι προϋποθέσεις και οι λοιπές λεπτομέρειες που άπτονται με τη λειτουργία τους.

## ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

### ΠΛΟΙΩΝ/ΠΛΟΙΑΡΙΩΝ

Ισχύει το β.δ. της 10/17-6-1910

Πρόσφατα νηολογήθηκε ένα πλοίο ολικού μήκους 12 μέτρων. Παρατίθενται τα δικαιολογητικά που υποβλήθηκαν.

#### Επισυνάπτονται:

1. Ιδιωτικό συμφωνητικό
2. Τιμολόγιο σκάφους αριθ.
3. Invoice No
4. Builder's
5. Δήλωση Συμμόρφωσης σκάφους
6. Τιμολόγιο προωστικής μηχανής
7. Τιμολόγιο εφεδρικής μηχανής
8. Δύο (02) Δηλώσεις Συμμόρφωσης των προωστικών μηχανών
9. Δύο βεβαιώσεις για τη μέγιστη συνεχή ιπποδύναμη των προωστικών μηχανών
10. Πιστοποιητικό καταμέτρησης
11. Καταστατικό πωλήτριας
12. Βεβαίωση εκπροσώπησης πωλήτριας
13. Βεβαίωση έναρξης επιτηδεύματος πωλήτριας
14. Πρακτικό εταίρων (ή Δ.Σ.) πωλήτριας
15. Καταστατικό της αγοράστριας
16. Βεβαίωση εκπροσώπησης της αγοράστριας
17. Απόδειξη Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.)
18. Εγγραφή στο Ν.Ε.Ε.
19. Βεβαίωση έναρξης επιτηδεύματος αγοράστριας
20. Πρακτικό εταίρων (ή Δ.Σ.) της αγοράστριας
21. Υπεύθυνη Δήλωση ν. 1559/1986 αγοραστή
22. Υπεύθυνη Δήλωση ν. 1559/1986 (Αντίκλητος)
23. Υπεύθυνη Δήλωση ν. 1559/1986 (Αποδοχής ως αντίκλητου)
24. Τιμολόγιο VHF
25. Ευκρινές φ/α του Α.Δ.Τ. του νομίμου εκπροσώπου της αγοράστριας
26. Έντυπο Έγγραφου Εθνικότητας
27. e-paranolo 36,00 Ευρώ για την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας
28. e-paranolo 05,00 Ευρώ υπέρ ΕΛΥΔΝΑ
29. Αποδεικτικό ΕΚΟΕΜΝ 50,00 Ευρώ
30. e-paranolo 36,00 Ευρώ για Ραδ/κό σταθμό

#### ΠΡΟΤΑΣΗ

Συγκρότηση επιτροπής κατάρτισης σχεδίου Προεδρικού Διατάγματος προσαρμοσμένου στη σημερινή πραγματικότητα.

Εξουσιοδοτικές διατάξεις: Άρθρα 5 έως και 20 του Κ.Δ.Ν.Δ. (Α' 261/1973)



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ  
ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΩΝ & ΑΛΛΩΝ ΣΚΑΦΩΝ, ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ,  
ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(προτάσεις για τη βελτίωση του Γ.Κ.Λ. αριθ. 23)

### ΠΡΟΤΑΣΗ 1

Να διαγραφεί η παράγραφος 8 του άρθρου 9 η οποία προστέθηκε με τον Γ.Κ.Λ. αριθ. 45 και να επανέλθει σε ισχύ στο σύνολό της η αρχική διατύπωση της παραγράφου 4 του άρθρου 10, αφού πριν επέλθουν οι αναγκαίες προσαρμογές π.χ. με τη διαγραφή χορηγείται στον έμπορο με πρωτόκολλο παράδοσης - παραλαβής επικυρωμένο φωτοαντίγραφο των τίτλων κυριότητας σκάφους και μηχανής/ών, των δηλώσεων συμμόρφωσης σκάφους και μηχανής/ών (εφόσον τα προϊόντα αυτά υπάγονταν κατά το χρόνο της αρχικής εγγραφής τους στην οικεία Οδηγία για τη σήμανση CE), το δικαιολογητικό της περίπτωσης γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 5 καθώς και οποιουδήποτε άλλου στοιχείου που υπάρχει στο φάκελο του σκάφους. Στα επικυρωμένα φ/α να υπάρχει παρατήρηση ότι η χορήγησή τους γίνεται για να καταστεί δυνατή η μεταγενέστερη εγγραφή του σκάφους στο Β.Ε.Μ.Σ.

### ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

α) Έμπορος αγοράζει μεταχειρισμένο σκάφος με σκοπό τη μεταγενέστερη μεταπώληση εκδίδοντας το προβλεπόμενο παραστατικό (Τιμολόγιο αγοράς).

β) Το σκάφος, σύμφωνα με την ισχύουσα, σήμερα, διάταξη της παρ. 8 του άρθρου 9 δεν διαγράφεται.

γ) Εάν δεν μεταπωληθεί το σκάφος, από τον έμπορο, για τους χ ψ λόγους, θα εξακολουθεί να φαίνεται στην οικεία μερίδα του Β.Ε.Μ.Σ. ως ιδιοκτήτης, ενδεχομένως επ' άπειρον, ο παλαιός/αρχικός ιδιοκτήτης. Αν δε συντόμως μηχανογραφηθούν τα Β.Ε.Μ.Σ. και θα έχει πρόσβαση σ' αυτά το ΥΠ.ΟΙΚ. γίνεται αντιληπτό τι θα επακολουθήσει.



### ΠΡΟΤΑΣΗ 2

Η υποπ. (1) της περ. α) της παραγράφου 1 του άρθρου 16 να ισχύει μόνον για τα σκάφη που δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2013/53/ΕΕ (Πρόκειται για τη βεβαίωση του κατασκευαστή ότι το σκάφος κατασκευάστηκε με όλους τους κανόνες της ναυτικής τεχνολογίας για την κατηγορία του κ.λπ., κ.λπ.) Υπόψη ότι στη Δήλωση συμμόρφωσης αναγράφονται οι βασικές απαιτήσεις (essential requirements) της Οδηγίας καθώς και όλα τα τεχνικά εγχειρίδια/εναρμονισμένα πρότυπα (EN ISO) που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του σκάφους.

### ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Η Δήλωση Συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) **υπερ-υπερκαλύπτει** το περιεχόμενο της προβλεπόμενης να συνυποβάλλεται βεβαίωσης.



### ΠΡΟΤΑΣΗ 3

Να καταργηθούν οι περιπτώσεις δ) και ε) της παρ. 1 του άρθρου 9 οι οποίες συνυποβάλλονται για να καταστεί δυνατή η μεταγραφή μικρού σκάφους και έχουν ως εξής:

**δ)** Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν.1599/86 του πωλητή ή του αγοραστή ότι δεν έχει εκδοθεί ναυτολόγιο για το σκάφος ή πιστοποιητικό περί μη οφειλής στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.), για σκάφος που έχει εκδοθεί ναυτολόγιο.

**ε)** Βεβαίωση περί μη οφειλής λιμενικών τελών, εφόσον το σκάφος ελλιμενίζεται σε δημόσιους κοινόχρηστους χώρους των λιμένων με φορέα διαχείρισης το δημόσιο, ν.π.δ.δ. ή ΑΕ κοινής ωφέλειας. Σε αντίθετη περίπτωση υποβάλλεται υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/86 του πωλητή ή του αγοραστή.

#### ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Ο κάθε Οργανισμός να μεριμνά για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων του - Ελαχιστοποίηση της γραφειοκρατίας. Δεν απαιτούνται για τα σκάφη που νηολογούνται !



#### ΠΡΟΤΑΣΗ 4

Να καταργηθούν οι υποπερ. (3) και (5) της περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 10 ομοίου περιεχομένου προς τις αντίστοιχες της προηγούμενης πρότασης για να καταστεί δυνατή η διαγραφή του σκάφους.

#### ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Ο κάθε Οργανισμός να μεριμνά για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων του - Ελαχιστοποίηση της γραφειοκρατίας. Δεν απαιτούνται για τα σκάφη που νηολογούνται !



#### ΠΡΟΤΑΣΗ 5

Στην αίτηση για την εγγραφή (αρχική καταχώριση) σκάφους στο Β.Ε.Μ.Σ. να αναγράφονται, εκτός από τα στοιχεία που εξατομικεύουν το σκάφος, τη μηχανή και τον αιτούντα **ΜΟΝΟΝ** τα εξής:

- ο Α.Φ.Μ. μου είναι πραγματικός και μοναδικός
- Ούτε το σκάφος ούτε η μηχανή (εφόσον φέρει μηχανή) έχουν εγγραφεί/καταχωρισθεί σε Β.Ε.Μ.Σ. άλλης Λιμενικής Αρχής
- έχω παραλάβει τα εγχειρίδια ιδιοκτήτη σκάφους και μηχανής που προβλέπονται από την ισχύουσα Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Παράρτημα Ι παργ. Α 2.5. για το σκάφος - παργ. Γ 2 για τη μηχανή και EN ISO 10240:2004 για τα καινούργια σκάφη και τις καινούριες μηχανές).

#### ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ:

- να καταργηθεί η περ. α) της παραγράφου 1 του άρθρου 5
- να καταργηθεί η υποπ. (2) της περ. α) της παραγράφου 1 του άρθρου 16

#### ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

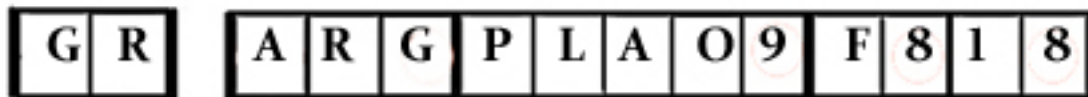
Ελαχιστοποίηση της γραφειοκρατίας και των δικαιολογητικών με τη **σωρευτική αναγραφή** όλων των πιο πάνω σε ένα έντυπο.



## ΠΡΟΤΑΣΗ 6

Να συμπεριληφθεί διάταξη σύμφωνα με την οποία 9 Αναγνωριστικός Αριθμός Σκάφους –Α.Α.Σ. (Craft Identification Number-C.I.N.) να αναγράφεται:

- στη μερίδα του σκάφους στο Β.Ε.Μ.Σ.
- στην Άδεια Εκτέλεσης Πλόων-Α.Ε.Π.
- στο Πιστοποιητικό κυριότητας



## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Πλήρης εξατομίκευση του σκάφους σύμφωνα με την Οδηγία 2013/53/ΕΕ  
**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Ήδη από την αρμόδια Διεύθυνση έχει εκδοθεί σχετική εγκύκλιος. Απαιτείται όμως και η θεσμοθέτηση της συγκεκριμένης πρότασής μας.

## ΠΡΟΤΑΣΗ 7

Ανάπτυξη λογισμικού καταχώρισης-διαχείρισης στοιχείων μικρών σκαφών, κινητήρων που εγγράφονται στα ΒΕΜΣ.

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Στατιστική παρακολούθηση – Εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων



## ΠΡΟΤΑΣΗ 8

Πρόσβαση των Λιμενικών Αρχών στο Μητρώο Κατασκευαστών (ΚΕΠ/ΔΙΜΕΚΑΠ) για ταυτοποίηση κατασκευαστών, εντολοδόχων και προσώπων που είναι αρμόδια για τη διάθεση των προϊόντων στην αγορά δηλ των σκαφών, κινητήρων και συστατικών μερών που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2013/53/ΕΕ, πρόσωπα τα οποία εκδίδουν και χορηγούν τις Δηλώσεις Συμμόρφωσης και πλήθος άλλων βεβαιώσεων που προβλέπουν οι συναφείς διατάξεις.



## ΠΡΟΤΑΣΗ 9

Να διευκρινισθεί τι θα γίνει με τους ηλεκτροκινητήρες, θέμα που εκκρεμεί στο Υπουργείο πάνω από επτά (7) χρόνια !



## ΠΡΟΤΑΣΗ 10

Αναγραφή, στις Άδειες Εκτέλεσης Πλόων, του Κατασκευαστή του σκάφους και όχι του (εμπόρου)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Απαιτείται η έκδοση εγκυκλίου οδηγίων προς το λιμενικό προσωπικό που ασχολείται με τις εκδόσεις των Αδειών Εκτέλεσης Πλόων για αποτροπή εσφαλμένων εγγραφών.

## ΠΡΟΤΑΣΗ 11

Φ.Π.Α. των εισαγόμενων ή ενδοκοινοτικών αποκτώμενων μικρών σκαφών

### ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ

Απαιτείται η έκδοση εγκυκλίου οδηγίων προς το λιμενικό προσωπικό που ασχολείται με την εγγραφή των μικρών σκαφών στο Β.Ε.Μ.Σ. να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή των αντίστοιχων διατάξεων του άρθρου 5 του Γ.Κ.Λ. 23 ιδιαίτερα όταν πρόκειται περί σκαφών ενδοκοινοτικής απόκτησης προστατεύοντας έτσι το δημόσιο συμφέρον, παράλληλα και την εγχώρια παραγωγή.

## ΠΡΟΤΑΣΗ 12

Να εκδοθεί εγκύκλιος η οποία να διευκρινίζει, προς τις Λιμενικές Αρχές, ότι οι μη προωστικοί ηλεκτροκινητήρες – μηχανές ψαρέματος οι οποίες τοποθετούνται στην πλήρη και χρησιμοποιούνται ως ηλεκτρονικές άγκυρες και αυτόματοι πιλότοι δεν αποτελούν μέσο πρόωσης ούτε κύριο ούτε βοηθητικό του σκάφους και ως εκ τούτου δεν εγγράφονται στο Βιβλίο Εγγραφής Μικρών Σκαφών-Β.Ε.Μ.Σ. (πρώην Λεμβολόγια). Με άλλα λόγια οι μικροί ηλεκτροκινητήρες αυτοί θα πρέπει να αντιμετωπίζονται από/στα ΒΕΜΣ, ως μηχανήματα / εξοπλισμός του σκάφους, που δεν σχετίζεται με την πρόωση αυτού, όπως για παράδειγμα αντιμετωπίζονται τα bow thrusters.

Για το ίδιο θέμα σχετική είναι και η διευκρινιστική κοινή εγκύκλιος ΥΕΝ/ΔΛΑ-β και ΥΕΝ/ΚΕΕΠ/ΔΕΠ/ΕΝΕΣΠΕ αριθ. 2122/45/01/10 - 07-2001) σύμφωνα με την οποία «Όλες οι προωσθήριες μηχανές (κύριες και εφεδρικές) και οι τυχόν ηλεκτρογεννήτριες που φέρει ένα μικρό σκάφος πρέπει να καταχωρίζονται στην άδεια εκτέλεσης πλόων του».

## ΠΡΟΤΑΣΗ 13

Να παύσουν οι Άδειες Εκτέλεσης πλόων να εκδίδονται εν έτει 2019 χειρόγραφα !!!

Αν κάποιος παρακολουθήσει τις χειρόγραφες εγγραφές επί των Αδειών δύσκολα θα μπορέσει να διακρίνει το γράμμα **O** από τον αριθμό **0** ή από το γράμμα **D** της Λατινικής αλφαβήτου ιδιαίτερα κατά την αναγραφή των σειριακών αριθμών των κινητήρων.

## ΠΡΟΤΑΣΗ 14

Να χαρακτηρίζονται ως μικρά σκάφη όσα έχουν ολικό μήκος μέχρι 15 μέτρα όπως άλλωστε εφαρμόζεται σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες





ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ  
ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΩΝ & ΑΛΛΩΝ ΣΚΑΦΩΝ, ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ,  
ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

