

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Σχέδιο Νόμου 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»

Μέρος Α΄ (Άρθρα 1-22)

ΤΟΜΕΑΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ: ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Στοιχεία επικοινωνίας: Υποπλοίαρχος Λ.Σ. Σερεμετάκη Νικολέττα , e-mail: nicole.seremetaki@hcg.gr –

Ανθυπασπιστής Λ.Σ. Ζαρκαδούλας Ιωάννης , e-mail: i.zarkadoulas@hcg.gr

Επιτελικό Γρ. κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Ακτή Βασιλειάδη, Πύλη Ε1-Ε2, Λιμένας Πειραιά

τηλ.: +30 2131371517

Συμβουλάκης Νικόλαος, LLB, MEng

Νομικός Σύμβουλος κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Ακτή Βασιλειάδη, Πύλη Ε1-Ε2, Λιμένας Πειραιά

τηλ.: +30 2131371444, e-mail: nsymvoulakis@yna.gov.gr

Α. Αιτιολογική έκθεση

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;
	<p>Ο όρος yachting χρησιμοποιείται διεθνώς ως αναφορά στη θαλάσσια δραστηριότητα, η οποία χαρακτηρίζεται από εποχικότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος ως χώρο καταλύματος, εστίασης και βάση ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής. Το επαγγελματικό yachting περιέχει επιπρόσθετα το στοιχείο της εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου και της προσφοράς υπηρεσιών αναψυχής. Έως σήμερα, το πρώτο μέρος του ν. 4256/2014 (Α΄ 92), που αποτελεί το βασικό νομοθετικό πλαίσιο ρύθμισης των όρων και των προϋποθέσεων για την επαγγελματική δραστηριότητα και την εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων στη χώρα, έχει υποστεί εξήντα επτά (67) επιμέρους τροποποιήσεις, μέσω έντεκα (11) διαφορετικών νόμων. Ως εκ τούτου, κρίνεται αναγκαία η επικαιροποίηση και ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου, καθώς δεν ανταποκρίνεται πλέον στις σύγχρονες ανάγκες του δυναμικά αναπτυσσόμενου επαγγελματικού yachting. Με τις βασικές τομές που αναπτύσσονται για πρώτη φορά με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, επιλύονται προβλήματα που έχουν ανακύψει από την εφαρμογή του υφιστάμενου πλαισίου στην ανάπτυξη του κλάδου. Το νέο θεσμικό πλαίσιο λαμβάνει υπόψη τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές, ώστε, πλέον, οι κανόνες δικαίου να είναι λειτουργικοί και εύληπτοι. Η θεσμοθέτηση ενός σύγχρονου, απλοποιημένου και σαφούς πλαισίου δραστηριοποίησης των σκαφών αναψυχής στη χώρα μας, που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που δημιουργεί το διεθνές περιβάλλον στον θαλάσσιο τουρισμό, εστιάζει:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Στην αποσαφήνιση του νομικού καθεστώτος, μέσω του νέου εκσυγχρονισμένου πλαισίου, • στη συγκέντρωση σε ένα νομοθέτημα του θεσμικού πλαισίου της δραστηριότητας, της σύστασης και λειτουργίας των ειδικών εταιρικών μορφών πλοίων αναψυχής, • στην απελευθέρωση της δραστηριοποίησης επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στη χώρα, όπως την άρση του υφιστάμενου «οιονεί καμποτάζ» (cabotage) που επήλθε με το άρθρο 136 του ν. 4504/2017 (Α' 184), • στη θέσπιση διαδικασιών υλοποιούμενων μέσω ψηφιακών εφαρμογών – διασυνδεδεμένων με υφιστάμενα μητρώα και εφαρμογές, που θα συμβάλλουν στη μείωση του γραφειοκρατικού βάρους, μέσω της απλούστευσης και της, σταδιακά, πλήρους ψηφιοποίησης, • στη δημιουργία ενός συνόλου προβλέψεων για την καταπολέμηση της αδήλωτης εργασίας βοηθητικού προσωπικού, που απασχολείται σε μη ναυτικές ειδικότητες, καθώς και προϋποθέσεων αύξησης της απασχόλησης Ελλήνων & Ευρωπαίων ναυτικών.
2. Γιατί αποτελεί πρόβλημα;	
	<p>Τα κύρια στοιχεία του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου χαρακτηρίζονται από:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πλήθος παρωχημένων διατάξεων. • Πλήθος τροποποιήσεων που παράγουν περιττή γραφειοκρατία, με αποτέλεσμα την πρόκληση σοβαρότατων προσκομμάτων στην ανάπτυξη του κλάδου, στη δημιουργία συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού και στη διευκόλυνση των φορέων που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν σε αυτόν. • Ύπαρξη ζητημάτων ασφάλισης εργαζομένων, αδήλωτης εργασίας λόγω αντιφατικών ασφαλιστικών ρυθμίσεων, με συνέπεια την απώλεια εσόδων για το κράτος και τα ασφαλιστικά ταμεία. • Ισχυρά θεσμικά αντικίνητρα για δραστηριοποίηση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, ιδίως άνω των τριάντα πέντε (35) μέτρων, με σημεία εκκίνησης και κατάληξης του ταξιδιού και ελλιμενισμού (home - porting) σε λιμένες της χώρας μας. Το ισχύον καθεστώς δεν καθίσταται ελκυστικό, όπως προκύπτει και από τον μικρό αριθμό πλοίων, τα οποία έχουν καταχωριστεί στο e - Μητρώο Πλοίων, γεγονός που συνεπάγεται απώλεια εσόδων, άμεσων και έμμεσων, και δημιουργεί κίνητρα για εκτέλεση παράνομων συμβάσεων ολικής ναύλωσης εντός της ελληνικής επικράτειας. • Τα εν γένει εμπόδια δραστηριοποίησης καταλήγουν να προκαλούν διαφυγόντα κέρδη, τόσο στους δραστηριοποιούμενους και το κράτος, όσο και στα λοιπά μέρη που συναποτελούν το σύμπλεγμα (cluster) του ελληνικού επαγγελματικού yachting. Το κράτος απαρνείται δυνητικά έσοδα από την είσπραξη των φορολογικών υποχρεώσεων μιας τέτοιας δραστηριοποίησης, αλλά και η τουριστική βιομηχανία έχει απωλέσει σημαντικό πελατολόγιο.
3. Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;	
	<p>Η προτεινόμενη νομοθετική πρωτοβουλία αφορά στους ναυτικούς και στους λοιπούς εργαζόμενους επί πλοίων αναψυχής, στους επαγγελματίες, στους ιδιώτες, στα ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders) του κλάδου, αλλά και στη διοίκηση που πρόκειται να εφαρμόσει το νέο νομικό πλαίσιο, και, ειδικότερα, στις κατά τόπο αρμόδιες λιμενικές αρχές της χώρας, στη Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού</p>

	(ΔΙ.Ν.Ε.ΘΑ.Τ.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) και στο Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης.
4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; <u>ΝΑΙ</u> <u>ΘΧΙ</u> Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;
	<ul style="list-style-type: none"> • Ο ν. 4256/2014 «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις» (Α' 92) - Μέρος Πρώτο. • Ο ν. 2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις» (Α' 211) - παρ. 2 του άρθρου 8.
5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας
i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Τα ζητήματα που πραγματεύεται το Μέρος Α' δεν δύνανται να ρυθμιστούν μέσω δευτερογενούς νομοθεσίας, παρά μόνο με τυπικό νόμο.
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο έχει υποστεί πλήθος τροποποιήσεων, οι οποίες αντιπροσωπεύουν και τις, διαχρονικά, διαφορετικές ερμηνευτικές προσεγγίσεις. Ως εκ τούτου κρίνεται αναγκαία η συλλήβδην επικαιροποίησή του.
iii) με διάθεση περισσότερων ανθρωπίνων και υλικών πόρων;	Ομοίως με τα ως άνω.
	Συναφείς πρακτικές
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; <u>ΝΑΙ</u> <u>ΘΧΙ</u> Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	<p>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ:</p> <p>Κροατία: e - Crew βάση δεδομένων, που αποτελεί σύστημα παρακολούθησης της δραστηριότητας των πλοίων που ναυλοχούν στην χώρα, επιβολή πλήρους απαγόρευσης δραστηριοποίησης σε επιβατηγά πλοία αναψυχής <24 μ. υπό σημαία τρίτης χώρας, με συντελεστή Φ.Π.Α. 13% επί ναύλου, άδεια περιορισμένης ισχύος σε επιβατηγά πλοία αναψυχής υπό σημαία κράτους εκτός Ε.Ε./Ε.Ο.Χ., ο αριθμός αδειών που εκδίδονται ανά έτος είναι μεταβλητός βάσει των συνθηκών που επικρατούν στην αγορά.</p> <p>Ισπανία: Άρση της πλήρους απαγόρευσης δραστηριοποίησης επιβατηγών πλοίων αναψυχής υπό σημαία κράτους εκτός Ε.Ε./Ε.Ο.Χ., υποχρεωτική έκδοση άδειας από την κατά τόπο αρμόδια λιμενική αρχή για εκτέλεση σύμβαση ναύλωσης ανά περιοχή, ανεξαρτήτως τόπου έναρξης και λήξης της ναύλωσης, με συντελεστή Φ.Π.Α. 21% επί ναύλου.</p> <p>Γαλλία – Μονακό: Συντελεστής Φ.Π.Α. 20 % επί ναύλου, ελεύθερη δραστηριοποίηση επιβατηγών πλοίων αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας και μήκους πλοίου.</p>

	Ιταλία: Συντελεστής Φ.Π.Α. 22% επί ναύλου, υποχρεωτική έκδοση άδειας για την εκμετάλλευση επιβατηγού πλοίου αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, από τη λιμενική αρχή του πρώτου λιμένα εισόδου στην ιταλική επικράτεια.
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης

7. Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση
Στόχοι 8, 9



8. Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;

i) βραχυπρόθεσμοι:

Ειδικότερα, αναμένονται:

- αύξηση των άμεσων κρατικών εσόδων, κυρίως από την εισπραξη Φ.Π.Α. επί του ναύλου και του «Τέλους Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής, σύμφωνα με το Δίκαιο άλλης Χώρας» (προτεινόμενο άρθρο 9), την εισπραξη ασφαλιστικών εισφορών απογεγραμμένων και μη ναυτικών από την ανάδειξη των ελληνικών λιμένων, ως «home ports», για την εκτέλεση ταξιδίων αναψυχής από επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό καθεστώς ολικής ναύλωσης,
- αύξηση των έμμεσων κρατικών εσόδων, λόγω της ενίσχυσης που θα προκληθεί σε πλείστες κατηγορίες επιχειρήσεων και επαγγελματικών κλάδων που δρουν υποστηρικτικά του επαγγελματικού yachting, όπως επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων, ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, μαρίνες, τοπικά αεροδρόμια, επιχειρήσεις εστίασης, χάρη στον αυξημένο αριθμό επαγγελματικών πλοίων αναψυχής που αναμένεται να δραστηριοποιηθούν στη χώρα,
- αύξηση στη ζήτηση Ελλήνων και Ευρωπαίων ναυτικών και, παράλληλα, δημιουργία αναγκαιότητας για ναυτική κατάρτιση και πιστοποίηση στην Ελλάδα,

	<ul style="list-style-type: none"> • άμεση και καθοριστική συμβολή στην εμπορική προώθηση της μοναδικής εθνικής σφραγίδας (Brand), δεδομένου ότι, η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους καλοκαιρινούς προορισμούς των πλοίων αναψυχής παγκοσμίως, • κάλυψη διαπιστωμένης, αδυναμίας προσφοράς επαγγελματικών πλοίων αναψυχής > 35 μ. προς εκμετάλλευση εντός της ελληνικής επικράτειας, • καταπολέμηση φαινομένου παράνομων ναυλώσεων και καταγραφή της πραγματικής δραστηριότητας πλοίων ανωτέρω κατηγορίας.
ii) μακροπρόθεσμοι:	<p>Ο στόχος για την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας επιτάσσει την υλοποίηση στοχευμένων παρεμβάσεων για την ενδυνάμωση κλάδων και τομέων που δύνανται να συμβάλλουν ουσιαστικά στη συνολική οικονομική ανάπτυξη, όπως αυτός των πλοίων αναψυχής (yachting). Στον υπόψη τομέα, η χώρα μας διαθέτει ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, η πλήρης αξιοποίηση του οποίου αποτελεί μέρος της θαλάσσιας αναπτυξιακής στρατηγικής της χώρας. Η παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία εντάσσεται στον ετήσιο προγραμματισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ), στο πλαίσιο του Ενοποιημένου Σχεδίου Κυβερνητικής Πολιτικής (Ε.Σ.Κυ.Π.) και συγκεκριμένα στον στόχο 5 για την Ανάπτυξη του Θαλασσιού Τουρισμού. Το σχέδιο νόμου εδράζει και λειτουργεί στη βάση του επιδιωκόμενου στόχου για την ουσιαστική αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό ενός ιδιαίτερου κλάδου της τουριστικής βιομηχανίας μας, με ευρύτατο πεδίο και εξειδικευμένα χαρακτηριστικά περαιτέρω ανάπτυξης. Πρόκειται για μια στοχευμένη νομοθετική παρέμβαση, η οποία θα υποστηρίξει θεσμικά τον βασικό μεταρρυθμιστικό άξονα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για την ανάδειξη του νησιωτικού και θαλάσσιου χώρου, ως βασικό τμήμα του παραγωγικού ιστού της χώρας μας, την περιφερειακή ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών των νησιών και των παράκτιων περιοχών, τη δημιουργία σταθερού περιβάλλοντος για την προώθηση της επιχειρηματικότητας, την προσέλκυση κεφαλαίων, λειτουργώντας συμπληρωματικά με την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και για την προώθηση της ελληνικής ναυτοσύνης και κουλτούρας, εν γένει. Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι, ο βασικός μακροπρόθεσμος στόχος του νέου πλαισίου δραστηριοποίησης επαγγελματικών πλοίων αναψυχής > 35 μ. υπό ξένη σημαία (Κεφάλαιο Τρίτο) αλλά και η θέσπιση του «Τέλους Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής σύμφωνα με το Δίκαιο Άλλης Χώρας», είναι η καταχώρισή τους στο e - Μητρώο Πλοίων και η εγγραφή τους στο ελληνικό νηολόγιο, καθώς, μέσω της υλοποίησης του βραχυπρόθεσμου στόχου προσέλκυσης αυξημένου αριθμού πλοίων υπόψη κατηγορίας, θα γίνουν αντιληπτές οι ωφέλειες που, εύλογα, προκύπτουν από τη μόνιμη φύσεως δραστηριοποίηση εντός της ελληνικής επικράτειας. Επιπλέον, αναφέρεται ότι, με τα ψηφιακά εργαλεία που εισάγονται στο Μέρος Α' (άρθρο 18), σε συνδυασμό με τις ψηφιακές εφαρμογές και συστήματα του Μέρους Β' (ψηφιακά Μητρώα Ν.Ε.Π.Α. και Ε.Ι.Π.Α.) και του Μέρους Γ' (θέσπιση ηλεκτρονικών διαδικασιών «e - Αργία» και «e - Ακινήσια», αναδεικνύεται ο στόχος για τη δημιουργία ενός ενιαίου ψηφιακού «οικοσυστήματος» για όλο τον κύκλο λειτουργίας και δραστηριοποίησης πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου, σε διασύνδεση με κρίσιμα υποσυστήματα εντός και εκτός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής</p>

και σε στενή συνεργασία και συντονισμό του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης (Α.Α.Δ.Ε., Κέντρο Διαλειτουργικότητας).

9. Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης

➤ Εκπαίδευση - Πολιτισμός:

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
A. ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ							
Ποσοστό αποφοίτων γ' βαθμιας εκπαίδευσης που βρίσκουν εργασία στον τομέα των σπουδών τους εντός 6 μηνών από την έναρξη αναζήτησης							
Αριθμός πιστοποιημένων Πανεπιστημιακών σχολών (ISO κλπ)							
Αριθμός συμμετοχών σε προγράμματα Έρευνας, Τεχνολογίας & Καινοτομίας (διεθνή & εθνικά), ανά Πανεπιστημιακή Σχολή							
Αριθμός έργων/μελετών που έχουν ανατεθεί από τον ιδιωτικό τομέα, ανά Πανεπιστημιακή / Τεχνολογική Σχολή							
Δαπάνη ανά φοιτητή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ανά ΑΕΙ							
Ποσοστό ενηλίκων (στο σύνολο του ενεργού πληθυσμού) που συμμετέχουν σε προγράμματα δια βίου εκπαίδευσης							
B. ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗΣ / Α' ΘΜΙΑ / Β' ΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ							
Ποσοστό αναλφάβητων/σύνολο πληθυσμού							
Αριθμός ατόμων που εγκαταλείπουν το σχολείο πριν την ολοκλήρωση της β' βάθμιας και α' βάθμιας εκπαίδευσης / έτος							
Αριθμός δια-πολιτισμικών σχολείων ανά Περιφέρεια (ποσοστό μαθητών στο σύνολο των μαθητών) που φοιτούν σε διαπολιτισμικά σχολεία							
Ποσοστό αλλοδαπών μαθητών στο σύνολο (των μαθητών) – Κατανομή ανά περιφέρεια							
Αριθμός ολοήμερων / απογευματινών σχολείων και αριθμός μαθητών που φοιτούν σε αυτά							
Μέσος όρος καθηγητών / σύνολο μαθητών							
Μέσος όρος Η/Υ / σύνολο μαθητών							
Αριθμός μαθητών που επωφελούνται από προγράμματα ενισχυτικής εκπαίδευσης / έτος							
Δαπάνη ανά μαθητή ανά βαθμίδα (Α'θμια, Β'θμια) εκπαίδευσης							

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Πραγματοποιηθείσες ανασκαφές, κατά είδος και αποτελέσματα, και αριθμός ευρημάτων							
Χρηματοδοτήσεις ανασκαφών, κατά φορέα, και ποσά που διατέθηκαν							
Πιστώσεις για ανασκαφές, που διατέθηκαν σε Εφορείες Αρχαιοτήτων							
Κήρυξη αρχαιολογικών χώρων, μνημείων, παραδοσιακών και ιστορικών οικισμών							
Πραγματοποιηθείσες απαλλοτριώσεις και καταβληθείσες αποζημιώσεις, για ακίνητα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος							
Δαπάνες έργων που έχουν εκτελεσθεί σε μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους, και δαπάνες έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη							
Δαπάνες έργων που έχουν εκτελεσθεί σε μουσεία και λοιπά κτίρια και δαπάνες έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη							
Αριθμός βιβλιοθηκών κατά νομική μορφή και είδος βιβλιοθήκης, ανάλογα με το θέμα, κατά γεωγραφικό διαμέρισμα							

- Εθνική άμυνα - Εξωτερική πολιτική
- Οικονομική / Δημοσιονομική / Φορολογική πολιτική

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (Ζετία)
Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε αγοραίες τιμές (δισ.)							
Ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ σε σταθερές τιμές							
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (% ΑΕΠ)							
Ισοζύγιο γενικής κυβέρνησης (χωρίς τις τράπεζες, % ΑΕΠ)							
Χρέος γενικής κυβέρνησης (κατά Μάαστριχτ, % ΑΕΠ)							
Πρωτογενές πλεόνασμα (ως % ΑΕΠ)							
ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (Ζετία)
Φορολογικά έσοδα ως ποσοστό του ΑΕΠ							
Αναλογία άμεσης και έμμεσης φορολογίας							
Ποσά που εισπράττονται μέχρι σήμερα από τον φόρο ή τους φόρους στους οποίους αφορούν οι διατάξεις του νομοσχεδίου.							
Ποσά που εισπράχθηκαν από φορολογικούς ελέγχους							
Ποσοστό πράξεων διοικητικού προσδιορισμού φόρου ή επιβολής προστίμων που ακυρώθηκαν εν μέρει ή εν όλω από τα δικαστήρια							

➤ **Κοινωνική πολιτική:**

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (Ζετία)
Πραγματικό ύψος συντάξεων ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και ανά έτη συνολικής ασφάλισης και αντίστοιχες δαπάνες							
Ύψος ασφαλιστικών εισφορών ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και αντίστοιχα έσοδα του ΕΦΚΑ							
Ηλικία (πραγματική) συνταξιοδότησης ανά πληθυσμιακή ομάδα και έτη συνολικής ασφάλισης							
Μέσος χρόνος απονομής σύνταξης							
Ποσοστό συνταξιοδοτικής δαπάνης επί του ΑΕΠ							
Ποσοστό προσφυγών σχετικά με την απονομή σύνταξης που γίνονται εν μέρει ή εν όλω δεκτές							

ΥΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (Ζετία)
Αριθμός εσωτερικών / εξωτερικών ασθενών ανά έτος							
Ποσοστά παιδικής θνησιμότητας							
Συνολικές δαπάνες υγείας κατά κεφαλή							
Δαπάνες φαρμάκων κατά κεφαλή							
Αριθμός ιατρών ανά 1000 κατοίκους							
Αριθμός νοσοκομειακών κλινών ανά 1000 κατοίκους							
Μέση διάρκεια επείγουσας νοσηλείας							
Ειδικές νοσηλευτικές υπηρεσίες: εσωτερικοί ασθενείς (απόλυτος αριθμός και ανά διαθέσιμο κρεβάτι), μέση παραμονή, περιθαλψη εξωτερικών ασθενών (εξωτερικά ιατρεία και επείγοντα περιστατικά)							
Αριθμός ασθενών που περιμένουν για Χ μήνες να εξυπηρετηθούν (για μη επείγουσα νοσηλεία, ή για μονομερή περιθαλψη ή για την πρώτη εξέταση)							
Αριθμός νοσηλείων ανά 1000 κατοίκους							
Αριθμός κλινών ανά νοσηλευτική υπηρεσία							

ΙΣΟΤΗΤΑ ΦΥΛΩΝ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (Ζετία)
---------------	-----------------------------	--	--	--	--	-------------------	------------------------------

Ποσοστό απασχόλησης ανά φύλο							
συνολικά							
ανά περιφέρεια							
ανά κλάδο οικονομίας							
ανά ηλικιακή ομάδα							
Ποσοστό ανεργίας ανά φύλο							
συνολικά							
ανά περιφέρεια							
ανά κλάδο οικονομίας							
ανά ηλικιακή ομάδα							
Ποσοστό αυτοαπασχολούμενων ανά φύλο							
Ποσοστό εργοδοτών ανά φύλο							
Ποσοστό μελών Δ.Σ. εταιρειών ανά φύλο							
Ποσοστό μελών Κοινοβουλίου, περιφερειακών και δημοτικών συμβουλίων ανά φύλο							

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ-ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία				Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αιτήματα ασύλου – Ποσοστό αποδοχής – Μέσος χρόνος έκδοσης αποφάσεων						
Μεταναστευτικές ροές ανά πύλη εισόδου/χώρα προέλευσης/ ηλικιακή ομάδα/φύλο						
Αριθμός απελάσεων ανά χώρα προέλευσης των απελανομένων/αίτια απέλασης						
Μονάδες φιλοξενίας μεταναστών (σχέση δυναμικότητας και πραγματικού αριθμού φιλοξενουμένων)						
Περιστατικά και είδος παραβατικότητας ανά μονάδα φιλοξενίας						

➤ **Δημόσια Διοίκηση – Δημόσια τάξη – Δικαιοσύνη:**

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία				Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός δημοσίων υπαλλήλων						
Αριθμός/ποσοστό α) μονίμων/ίδιοι β) ιδιοχ και γ) μετακλητών υπαλλήλων						
Αναλογία υπαλλήλων ανά τμήμα, διεύθυνση, γενική διεύθυνση						
Ποσοστό υπαλλήλων με πρόσβαση στο INTERNET						
Αριθμός υπηρεσιών με εσωτερική δικτύωση (intranet)						
Αναλογία Η/Υ ανά θέση εργασίας						
Αριθμός ιστοσελίδων δημόσιων υπηρεσιών και φορέων/ σύνολο δημοσίων υπηρεσιών και φορέων						
Αριθμός κέντρων πληροφόρησης πολιτών, σε κεντρικό, περιφερειακό, νομαρχιακό και τοπικό επίπεδο καθώς και σε επίπεδο νομικών προσώπων, οργανισμών κλπ						
Αριθμός ατόμων που εξυπηρετούνται από τις δημόσιες υπηρεσίες ανά έτος και ανά υπηρεσία						
Κόστος προσωπικού (δαπάνες μισθοδοσίας και πρόσθετες δαπάνες ως ποσοστό επί της συνολικής δαπάνης ανά υπουργείο)						
Κόστος διαχείρισης θεμάτων προσωπικού: δαπάνες μονάδων προσωπικού ως ποσοστό της συνολικής δαπάνης ανά υπουργείο						

ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία				Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Διαπραχθέντα αδικήματα, δράστες αδικημάτων και αναλογία ανά 100.000 κατοίκους						
Αδικήματα Ποινικού Κώδικα κατά κατηγορίες και κατά γεωγραφική περιοχή						
Διαπραχθέντα αδικήματα και θεωρούμενοι ως δράστες αυτών κατά εθνικότητα, φύλο και τάξεις ηλικιών						
Ετήσια στατιστική απεικόνιση των αδικημάτων και αξιόποινων συμπεριφορών που προκαλούν το κοινό αίσθημα (ανθρωποκτονίες, ληστείες, κλοπές – διαρρήξεις)						
Αδικήματα που αφορούν στην παράνομη είσοδο και παραμονή στη χώρα						
Συχνότητα εγκλημάτων ανά τύπο εγκλήματος						
Ποσοστό εγκληματικών περιπτώσεων που εξιχνιάστηκαν στο σύνολο των εγκλημάτων						
Σύνολο εργαζομένων στη δημόσια ασφάλεια						
Αριθμός κατοίκων ανά αστυνομικό, ανά αστυνομικό τμήμα και ανά περιοχή αστυνόμευσης						

Αναλογία αστυνομικών ανά 1000 κατοίκους – αναλογία κατοίκων ανά αστυνομικό τμήμα και περιοχή αστυνόμευσης							
Κατά κεφαλή καθαρές δαπάνες για αστυνομικές υπηρεσίες							
Κατανομή πόρων για την αντιμετώπιση της παραβατικής συμπεριφοράς ανά τομείς (π.χ. εγκλήματα βίας, οικονομικά εγκλήματα, ναρκωτικά, τροχαία, κλοπές, τρομοκρατία)							

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός εισερχόμενων αστικών, εργατικών και εμπορικών διαφορών							
Αριθμός εισερχόμενων διοικητικών περιπτώσεων							
Συνολικός χρόνος που απαιτείται για την επίλυση αστικών, εμπορικών, εργατικών, διοικητικών και άλλων υποθέσεων							
Μέσος χρόνος έκδοσης δικαστικών αποφάσεων (Ειρηνοδικεία, Πρωτοδικεία, Εφετεία, Άρειος Πάγος/Συμβούλιο Επικρατείας)							
Μέσος όρος των υποθέσεων ανά δικαστή (ποινικά, πολιτικά και διοικητικά δικαστήρια)							
Ποσοστό δικαστικών αποφάσεων που ακυρώνονται μετά από έφεση ή αναίρεση							
Αριθμός υποθέσεων που επιλύονται με το σύστημα του εξωδικαστικού συμβιβασμού							
Αξιοποίηση εναλλακτικών μεθόδων επίλυσης διαφορών, πχ. διαμεσολάβηση							
Στήριξη των ατόμων που χρήζουν προστασίας αλλά δεν διαθέτουν πόρους (νομική προστασία)							
Κόστος προσφυγής στη δικαιοσύνη							
Ποσοστό ηλεκτρονικής υποβολής δικογράφων							
Ποσοστό διεκπεραιουμένων κατ' έτος υποθέσεων έναντι εκκρεμών (σε ετήσια και συνολική βάση εκκρεμοτήτων)							
Ποσοστό ποινικών υποθέσεων, σε ετήσια βάση, για τις οποίες επιβλήθηκαν ποινές μετατρέψιμες σε χρήμα							
Μέσο κόστος σωφρονιστικού συστήματος ανά κρατούμενο							
Αναλογία προσωπικού φύλαξης (φυλάκων) ανά κρατούμενο							

➤ **Ανάπτυξη – Επενδυτική δραστηριότητα:**

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ/ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Δείκτης παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας							
Επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Άμεσες ξένες επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Αριθμός επιχειρήσεων που ανοίγουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Αριθμός επιχειρήσεων που κλείνουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Διοικητικό κόστος σύστασης επιχειρήσεων							
Μέσος χρόνος σύστασης επιχειρήσεων							

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Μονάδες - Ετήσιες εκπομπές αερίων ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά κεφαλή							
Ποσοστό του πληθυσμού που εξυπηρετείται από βιολογικούς καθαρισμούς							
Ποσοστό των ακτών που κρίνονται κατάλληλες για κολύμβηση σε σχέση με το σύνολο των δυνάμενων να χρησιμοποιηθούν ακτών							
Αριθμός ελέγχων καταλληλότητας δικτύου ύδρευσης κατ' έτος							
Ποσοστό οικιακών & βιομηχανικών απορριμμάτων που διατέθηκαν σε άλλες χρήσεις (π.χ. ανακύκλωση, παραγωγή ενέργειας, λιπασματοποίηση)							
Ποσοστό διατιθέμενων απορριμμάτων σε ΧΥΤΑ							
Ποσοστό δασικών εκτάσεων που καταστράφηκαν από πυρκαγιά / σύνολο δασικών εκτάσεων							
Ποσοστό αναδασωθείσων (με φυσικό ή τεχνητό τρόπο) εκτάσεων / σύνολο κατεστραμμένων δασών από πυρκαγιές							
Ποσοστό προστατευόμενων περιοχών σε σχέση με την συνολική έκταση της χώρας							
Ποσοστό του προϋπολογισμού που διατίθεται για θέματα προστασίας περιβάλλοντος							
Κατανάλωση ενέργειας κατά κεφαλή							
Κατανάλωση ενέργειας ανά μορφή ενέργειας							
Κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κατά κεφαλή							
Ποσοστά μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά τριετία							

ΑΛΛΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)

Ψηφιακή διακυβέρνηση	
10.	<p>Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: <u>ΑΜΕΣΗ</u> <input type="checkbox"/></p>
	<p>i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:</p> <p>Στο άρθρο 18 γίνεται αναφορά στο σύνολο των ψηφιακών εφαρμογών, που απαιτούνται για την υλοποίηση της ρυθμίσεων που εισάγονται με τα άρθρα 8, 9, 12 και την παρ. 4 του άρθρου 18. Με εξαίρεση την εφαρμογή «e ναυλοσύμφωνο», της οποίας ο απώτερος στόχος για πλήρη ψηφιοποίηση της διαδικασίας σύναψης σύμβασης ναύλωσης θα επιτευχθεί συν τω χρόνω, οι ρυθμίσεις για την έκδοση «Άδειας εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας», την καταβολή «Τέλους Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής σύμφωνα με το Δίκαιο Άλλης Χώρας» και την Ενιαία Ψηφιακή Πύλη Πληροφόρησης και Εξυπηρέτησης για τα πλοία του αξιολογούμενου νόμου, προβλέπεται να υλοποιούνται μόνο ψηφιακά.</p> <p>Συνολικά στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου, περιλαμβάνονται τα εξής ψηφιακά εργαλεία:</p> <ul style="list-style-type: none"> • e - Charter Permission • e - ΤΕΡΑΔΑΗ • e - Charterparty • e - Μητρώο Πλοίων • e - ΝΕΠΑ • e - ΕΙΠΑ • e - Αργία • e - Ακινήσια • e - Sail Permission
	<p>ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:</p>
11.	<p>Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού);</p> <p><u>ΝΑΙ</u> ΟΧΙ</p>
	<p>Εξηγήστε: Κεφάλαια 6 και 9.13 της Βίβλου Ψηφιακού Μετασχηματισμού.</p>
12.	<p>Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; <u>ΝΑΙ</u> ΟΧΙ</p>
	<p>Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:</p> <p>Σε όλες τις εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση κανονιστικών πράξεων σχετικά με τους όρους και τις λεπτομέρειες λειτουργίας των ηλεκτρονικών εφαρμογών που εισάγονται με τις προβλέψεις του Μέρους Α', έχουν προβλεφθεί οι αναγκαίες διαλειτουργικότητες.</p>

	<p>Βασικό χαρακτηριστικό του προτεινόμενου νομοσχεδίου, μεταξύ άλλων, αποτελεί η εισαγωγή διατάξεων που θεσπίζουν ή ενσωματώνουν διαλειτουργικότητες με ψηφιακές εφαρμογές και συστήματα που αφορούν στα πλοία αναψυχής. Απώτερο στόχο αποτελούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η δημιουργία ενιαίου ψηφιακού «οικοσυστήματος» για τον κύκλο δραστηριοποίησης - εκμετάλλευσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής • Η διασύνδεση με κρίσιμα υποσυστήματα εντός και εκτός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και σε στενή συνεργασία και συντονισμό του Υπ. Ψηφιακής Διακυβέρνησης (ΑΑΔΕ, Κέντρο Διαλειτουργικότητας) • Η θεσμοθέτηση «Ενιαίας Πλατφόρμας Εξυπηρέτησης Πλοίων/ Σκαφών Αναψυχής» μέσω του Gov.gr & η διασφάλιση της αρχής «μοναδικού σημείου» πληροφόρησης – δικτύωσης – ενημέρωσης – παρακολούθησης .
--	--

13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ <u>ΟΧΙ</u>
	Εξηγήστε:

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης

14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου
<i>Άρθρο</i>	Στόχος
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ - ΟΡΙΣΜΟΙ	
1	<p>Το πρώτο κεφάλαιο περιλαμβάνει το άρθρο 1, το οποίο αφορά στον καθορισμό της βασικής ορολογίας του Μέρους Α' και αποσκοπεί στην αποσαφήνιση, στη συμπλήρωση ή τροποποίηση ισχυόντων ορισμών και στην εισαγωγή νέων, διατηρώντας, ωστόσο, ορισμούς του καταργούμενου ν. 4256/2014, στον βαθμό που είναι απαραίτητο. Ειδικότερα, επισημαίνεται η διαφοροποίηση που επέρχεται στον ορισμό «επαγγελματικό πλοίο αναψυχής», η οποία κρίνεται αναγκαία για την κατανόηση και την εφαρμογή των νέων διατάξεων που εισάγονται και αφορούν στην επαγγελματική δραστηριοποίηση - εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής στη χώρα. Εφόσον πλοίο αναψυχής έχει χαρακτηριστεί επαγγελματικό σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους της σημαίας που φέρει, διατηρεί τον χαρακτήρα και εντός της ελληνικής επικράτειας, χωρίς αυτό να επηρεάζει, κατά τα λοιπά, τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρέπει, κατά περίπτωση, να πληρούνται για την εκμετάλλευσή του εντός της ελληνικής επικράτειας. Αντίστοιχα, αντικαθίσταται ο αόριστος ορισμός του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, ο οποίος επαναδιατυπώνεται με σαφή και συγκεκριμένο τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη τον σκοπό της χρήσης και τον χαρακτηρισμό του. Ομοίως, κρίνεται αναγκαία η αναθεώρηση του ορισμού του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου, ως απαραίτητη για την κατανόηση και την εφαρμογή των όρων και προϋποθέσεων του άρθρου 10. Επιπλέον, εισάγεται ο καινοφανής ορισμός του «ξύλινου πλοίου», προκειμένου επαγγελματικά ξύλινα πλοία αναψυχής, που δεν φέρουν τον χαρακτηρισμό «παραδοσιακό», να χαιρούν ανάλογης μεταχείρισης. Συνδυαστικά και με το άρθρο 4, τα πλοία υπόψη κατηγορίας θα υπάγονται σε καθεστώς μειωμένων υποχρεωτικών</p>

	<p>ημερών ναύλωσης, με γνώμονα τη στήριξη των πλοίων αυτών, η συντήρηση των οποίων είναι ιδιαίτερα κοστοβόρα, και κατ' επέκταση την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, των επιχειρήσεων ναυπήγησης και επισκευής ξύλινων σκαφών. Επίσης, εισάγεται η έννοια της χρηματοδοτικής μίσθωσης, δεδομένης της ένταξης στο άρθρο 3 της δυνατότητα εκναύλωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μέσω χρηματοδοτικής μίσθωσης. Αναφορικά με τους ορισμούς «πλοίαρχος» και «κυβερνήτης», επιχειρείται ο εμπλουτισμός και η εξειδίκευση υπόψη όρων, λαμβάνοντας υπόψη τη συσχέτιση μεταξύ του αποδεικτικού / πιστοποιητικού ικανότητας που πρέπει να φέρει, το ασφαλιστικό καθεστώς στο οποίο υπάγεται και τις ειδικότερες ανάγκες στελέχωσης ανά κατηγορία πλοίου αναψυχής, δεδομένων και των τροποποιήσεων που εισάγονται και στο άρθρο περί στελέχωσης των πλοίων του παρόντος Μέρους του νόμου. Συναφώς, εισάγονται και οι ορισμοί «λοιπό» και «βοηθητικό» προσωπικό. Επιπλέον, δίδεται ορισμός - αποσαφηνίζεται η έννοια «ιδιοχρησιμοποίηση» επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, δεδομένης και της συμπερίληψης στο Μέρος Α' συναφούς, αυτοτελούς διάταξης (άρθρο 15). Η αποσαφήνιση των υποπεριπτώσεων που σχετίζονται με τις έννοιες «επιβίβαση» και «αποβίβαση» επιβάτη, κρίνεται απαραίτητη, δεδομένων των ειδικότερων περιορισμών που ισχύουν ανά κατηγορία ταξιδιού και των συναφών υποχρεώσεων περί καταγραφής αυτών. Αναφορικά με τον ορισμό «ναυλοσύμφωνο» και δεδομένης της εξουσιοδοτικής διάταξης που εισάγεται για την ψηφιακή σύναψη σύμβασης ολικής ναύλωσης, σε συνδυασμό με την επικείμενη θέση σε λειτουργία της ηλεκτρονικής εφαρμογής «e - ναυλοσύμφωνο», είναι απαραίτητη η εισαγωγή της δυνατότητας κατάρτισης σύμβασης ολικής ναύλωσης, τόσο εγγράφως όσο και ψηφιακά. Κατά τα λοιπά και όσον αφορά στη λοιπή ορολογία που εισάγεται και συνδέεται με την έννοια της ναύλωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, καθίσταται σαφές ότι για τις ανάγκες του παρόντος νόμου, η εκμετάλλευση του πλοίου επιτρέπεται μόνο δια της ολικής παραχώρησής του.</p>
<p>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ - ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ, ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΣΤΟ e - ΜΗΤΡΩΟ ΠΛΟΙΩΝ</p>	
	<p>Το δεύτερο κεφάλαιο (άρθρα 2 έως 7) περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν στο e - Μητρώο Πλοίων και στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, το δικαίωμα εκμετάλλευσης των οποίων προκύπτει, μεταξύ άλλων, λόγω της καταχώρισής τους σε αυτό και των οποίων ο επαγγελματικός χαρακτήρας διατηρείται υπό την προϋπόθεση συμπλήρωσης των προβλεπόμενων, κατά περίπτωση, ελαχίστων ημερών ναύλωσης. Τα δε προνόμια και οι ευεργετικές διατάξεις που ισχύουν για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής που δραστηριοποιούνται υπό αυτό το καθεστώς, εν γένει, διατηρούνται.</p>
<p>2</p>	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 2, κατ' αρχάς, καθίστανται σαφείς οι κατηγορίες πλοίων που υπέχουν υποχρέωση καταχώρισης στην ηλεκτρονική εφαρμογή «e - Μητρώο Πλοίων», δεδομένων και των παρερμηνειών που εύλογα έχουν προκύψει, λόγω της συμπερίληψης στο άρθρο 2 του καταργούμενου ν. 4256/2014 της έννοιας «μικρό σκάφος», ως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα υπ' αρ. 23 (Β' 231/1.3.2000). Ειδικότερα, όσον αφορά στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, εν λόγω υποχρέωση είναι άρρηκτα συνδεδεμένη αφενός με τον χαρακτηρισμό των πλοίων αναψυχής υπό ελληνική σημαία ως τέτοιων και αφετέρου με την κατοχύρωση του δικαιώματος εκμετάλλευσής των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, στο πλαίσιο των διατάξεων υπόψη Κεφαλαίου. Λαμβάνοντας δε υπόψη την ολοκλήρωση και έναρξη της λειτουργίας του e - Μητρώου Πλοίων και την έκδοση της κανονιστικής πράξης περί ειδικότερου καθορισμού των όρων λειτουργίας της εφαρμογής και των προϋποθέσεων για την καταχώριση πλοίου, ήδη από το 2018, κρίνεται σκόπιμη η αναδιατύπωση του σχετικού άρθρου, μη συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων που αφορούν σε περιγραφή</p>

	<p>διαδικασιών και λοιπών λεπτομερειών, δεδομένου ότι υπόψη αναγκαιότητα καλύπτεται πλήρως από την εφαρμοστέα , σχετική κ.υ.α..</p>
3	<p>Στις παρ. 1, 2, στις περ. (α) και (γ) της παρ. 3, στις περ. (α) και (β) της παρ. 4 και στην παρ. 5, πλην της περ. (α) του προτεινόμενου άρθρου 3, περιγράφονται, ομοίως με το άρθρο 3 του καταργούμενου ν. 4256/2014, οι προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, οι ειδικότεροι όροι και απαγορεύσεις για τη δραστηριοποίησή του και οι δικαιούχοι εκναύλωσης των πλοίων αυτών. Στην περ. (β) της παρ. 3 και συμφώνως της έννοιας του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής κατά το άρθρο 1, ρυθμίζεται η δυνατότητα εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, από πλοίο αναψυχής αναγνωρισμένο ως επαγγελματικό σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας, που δεν είναι καταχωρισμένο στο e - Μητρώο Πλοίων ή δεν διαθέτει την Άδεια του άρθρου 8, υπό συγκεκριμένους όρους. Συγκεκριμένα, η εκτέλεση ναύλωσης επιτρέπεται μόνο όταν, ο τόπος: (α) παράδοσης και επαναπαράδοσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και (β) επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών βρίσκεται στην αλλοδαπή και εφόσον έχει καταβληθεί το αναλογούν τέλος της περ. (γ) της παρ. 1 του άρθρου 9, για το χρονικό διάστημα όπου το πλοίο ναυλοχεί εντός της ελληνικής επικράτειας. Κατά τον τρόπο αυτό, αντιμετωπίζεται η δυνατότητα που, παραδόξως, προκύπτει από την περ. (β) της παρ. 3 του καταργούμενου άρθρου 3, για ανέξοδη, αν όχι παράνομη, εκτέλεση ναυλώσεων και περιήγηση στην Χώρα. Με την περ. (γ) της παρ. 4, εισάγεται η, υπό όρους και προϋποθέσεις, δυνατότητα που παρέχεται στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 3, να δραστηριοποιούνται ως επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, του άρθρου 10. Στην περ. (δ) της παρ. 4, γίνεται ρητή μνεία στην απαγόρευση της εκναύλωσης και της διαφήμισης πλοίου αναψυχής, χαρακτηρισμένου ως ιδιωτικού, συμφώνως του ορισμού στο άρθρο 1. Στην περ. (ε), εισάγονται απαγορεύσεις που αφορούν στην σχέσεις μεταξύ των προσώπων που συμβάλλονται στο πλαίσιο σύναψης σύμβασης ολικής ναύλωσης. Παρόμοια πρόβλεψη απαντάται και στο άρθρο 40. Η στόχευση υπόψη περιορισμού είναι η αποφυγή σύναψης εικονικών ναυλοσυμφώνων.</p> <p>Στην παρ. 5 και σε συνδυασμό με τους σχετικούς ορισμούς του άρθρου 1, ενσωματώνεται στο Α΄ Μέρος η δυνατότητα εκναύλωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μέσω χρηματοδοτικής μίσθωσης. Ο κυριότερος στόχος της ρύθμισης είναι το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο για τα επαγγελματικά σκάφη, να καταστεί ανταγωνιστικό σε σχέση με άλλα, τα οποία κυριαρχούν στη Μεσόγειο και να αυξηθούν τα έσοδα της Χώρας μέσω της προσέλκυσης κεφαλαίων του εξωτερικού. Βραχυπρόθεσμος στόχος είναι η προσέλκυση σκαφών υπό καθεστώς χρηματοδοτικής μίσθωσης, κυρίως συναφθείσας στο εξωτερικό, όπου είναι σύνθηρες το φαινόμενο και η πρακτική αυτή, τα οποία θα δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Συναφώς, διευκρινίζεται ότι κατά τη μίσθωση αυτή, εκδίδεται έγγραφο εθνικότητας με πλοιοκτήτρια την εταιρεία που παραχωρεί τη χρηματοδοτική μίσθωση και ως «εφοπλίστρια» τη μισθώτρια της χρηματοδοτικής μίσθωσης, η οποία και εκμεταλλεύεται το σκάφος. Ως αναφέρεται και στο άρθρο 1, οι όροι που ρυθμίζουν τη χρηματοδοτική μίσθωση περιγράφονται στην κ.υ.α. που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 1 του ν. 1665/1986 (Α΄ 194).</p> <p>Με την παρ. 6 προβλέπεται ότι, στην περίπτωση σύμβασης ολικής ναύλωσης διάρκειας έως και δώδεκα (12) ωρών που δεν περιλαμβάνει διανυκτέρευση, ο αριθμός των επιβατών επιτρέπεται να είναι μικρότερος ή ίσος του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού επιβατών και ως εκ τούτου σε αυτήν και μόνο την περίπτωση παρέλκει η αντιστοίχιση κλινών και επιβατών.</p>
4	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 4, διατηρείται το πνεύμα του άρθρου 4 του καταργούμενου ν. 4256/2014, ως προς τον τρόπο και τη διαδικασία υπολογισμού του ελάχιστου αριθμού</p>

	<p>ημερών ναύλωσης, που αποτελεί υποχρέωση όλων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής που δραστηριοποιούνται σύμφωνα με την περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 3. Ειδικότερα, ο αριθμός των ελαχίστων ημερών ναύλωσης, το χρονικό διάστημα τριών ετών εντός του οποίου εκπληρώνεται η υποχρέωση πραγματοποίησής τους, η κατ' εξαίρεση χορήγηση παράτασής του για λόγους ανωτέρας βίας, αλλά και το ευεργέτημα της μείωσης των ημερών αναλόγως της ηλικίας του πλοίου, διατηρούνται. Από το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το άρθρο 44 του ν. 4770/2021 περί καθολικής παράτασης, κατά ένα έτος, της πρώτης τριετίας εφαρμογής υπόψη διάταξης, προκύπτει ότι δεν θίγονται τα προνόμια των, ενταγμένων στο e - Μητρώο Πλοίων, επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Εν όψει δε, της επικείμενης έναρξης λειτουργίας της ηλεκτρονικής εφαρμογής "e - ναυλοσύμφωνο" και μέχρι την καθολική εφαρμογή της, ο υπολογισμός των ημερών θα διενεργείται τόσο μέσω των Ειδικών Εντύπων Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικών Πλοίων Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.), εκ της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Επενδύσεων & Θαλασσιού Τουρισμού (Δι.Ν.Ε.ΘΑ.Τ.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όσο και μέσω εν λόγω εφαρμογής, αυτόματα. Το σύνολο των προνομίων που περιεγράφηκαν ως άνω, καλύπτουν επαρκώς τους αποδέκτες εν λόγω ευνοϊκών ρυθμίσεων, και δεν κρίνεται σκόπιμη η συμπερίληψη περαιτέρω ευεργετημάτων, όπως αυτού της περ. (γ) του καταργούμενου άρθρου 4, προς αποφυγή φαινομένων καταχρηστικής εφαρμογής αυτών.</p> <p>Σε συνάρτηση και με την έννοια του ξύλινου πλοίου που εισάγεται στο άρθρο 1, στο άρθρο 4 προτείνεται ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης για τα ξύλινα πλοία, ήτοι πενήντα (50) ημέρες ανά τριετία, καθώς τα τελευταία χρόνια οι ιδιοκτήτες τους δεν είναι σε θέση - σε αρκετές περιπτώσεις - να διατηρήσουν την επαγγελματική τους άδεια λόγω αδυναμίας εκτέλεσης των υποχρεωτικών ημερών ναύλωσης και λόγω του υψηλού κόστους συντήρησης των πλοίων αυτών. Απόρροια αυτού είναι και η κάμψη της ναυπηγικής δραστηριότητας στα καρνάγια καθώς και η τάση εξαφάνισης της ξυλοναυπηγικής τέχνης, η οποία πρέπει να διαφυλαχτεί καθώς ανήκει στο Εθνικό Ευρετήριο της Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Η ρύθμιση προτείνεται με γνώμονα τη στήριξη των ιδιοκτητών ξύλινων πλοίων, η συντήρηση των οποίων είναι ιδιαίτερα κοστοβόρα σε σχέση με τα πλοία κατασκευασμένα από άλλα υλικά, την ενίσχυση της κινητροδότησης για τη ναυπήγηση νέων ξύλινων σκαφών, την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας των επιχειρήσεων ναυπήγησης και επισκευής ξύλινων - παραδοσιακών σκαφών και των συναφών με αυτές επαγγελμάτων, καθώς και την προσέλκυση ξύλινων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Συναφώς όσον αφορά στα καρνάγια έχουν αναληφθεί από το Υ.ΝΑ.Ν.Π. πρωτοβουλίες και με τους ν. 4770/2021 (Α' 15) και ν. 4787/2021 (Α' 44) ενώ και με την κ.υ.α. υπ' αρ. Οικ. 92108/1045/Φ. 15/09-9-2020 (Β' 3833) επιλύθηκαν θέματα που απασχολούσαν τον κλάδο και ήταν πάγια αιτήματα των επιχειρήσεων αυτών. Σημειωτέον ότι η περαιτέρω ενίσχυση των καρναγίων, λόγω της διασποράς τους ανά την επικράτεια, θα συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.</p> <p>Επιπροσθέτως, διευκρινίζεται ότι η υποπερ. αβ' της περ. (α) της παρ. 1, θα καταλαμβάνει πλέον και τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής μήκους έως και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα και μεταφορικής ικανότητας έως και δώδεκα (12) επιβάτες, τα οποία σύμφωνα με την παρ. 1 του προτεινόμενου άρθρου 11 υπέχουν υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης. Συνεπώς, στην περίπτωση όπου η περίοδος συμπλήρωσης των ελαχίστων ημερών ναύλωσης λήξει μετά την έναρξη εφαρμογής του παρόντος άρθρου, τα πλοία του προηγούμενου εδαφίου θα είναι υπόχρεα σε συμπλήρωση, κατ' ελάχιστον, εβδομήντα πέντε (75) ημερών αντί εκατόν πέντε (105), για τη διανυόμενη περίοδο.</p>
5	Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του άρθρου 5 του καταργούμενου ν. 4256/2014 περί παροπλισμού, υπόψη ρύθμιση θεσπίστηκε λόγω της ύφεσης που επικρατούσε στον κλάδο

	<p>κατά την περίοδο ψήφησης του νόμου, ενώ η ειδικότερη πρόβλεψη περί ελάχιστης διάρκειας προβλέφθηκε για την αποφυγή της καταχρηστικής εφαρμογής της. Έως σήμερα και σύμφωνα με τηρούμενα αρχεία της ΔΙ.Ν.Ε.ΘΑ.Τ., δεν έχει γίνει χρήση της διάταξης.</p> <p>Το προτεινόμενο άρθρο 5 εισάγει τη δυνατότητα αναστολής άσκησης της δραστηριότητας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής καταχωρισμένου στο e – Μητρώο Πλοίων. Ειδικότερα, δεδομένου ότι τα εν λόγω πλοία υποχρεούνται εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου να διενεργήσουν συγκεκριμένο αριθμό ημερών ναύλωσης, η μη συμπλήρωση του οποίου οδηγεί στην παύση της δραστηριότητάς τους με οικονομικές συνέπειες, παρέχεται η δυνατότητα να χορηγείται αναστολή της άσκησης δραστηριότητας του πλοίου και αναστολή της περιόδου εντός της οποίας το πλοίο οφείλει να συμπληρώσει τον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης, υπό προϋποθέσεις οι οποίες διασφαλίζουν τη μη καταχρηστική εφαρμογή της διάταξης. Η μη καταχρηστική εφαρμογή της διάταξης διασφαλίζεται από προϋποθέσεις που αφορούν στη χρονική διάρκεια της αναστολής, στη μη επαναλαμβανόμενη εφαρμογή της, στη δυνατότητα παύσης της αναστολής πριν τη συμπλήρωση του δωδεκαμήνου μόνο για συγκεκριμένους λόγους και στη μη ιδιοχρησιμοποίηση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη για την αναψυχή του για όσο διάστημα έχει ανασταλεί η δραστηριότητά του.</p>
6	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 6, διατηρείται το πνεύμα του καταργούμενου άρθρου 6 του ν. 4256/2014, που ρυθμίζει την αναστολή του χρονικού διαστήματος, εντός του οποίου πρέπει να συμπληρωθεί ο ελάχιστος αριθμός ημερών του άρθρου 4, από πλοίο που τελεί σε καθεστώς κατάσχεσης και το οποίο είναι ίσο με αυτό του μέτρου της απαγόρευσης απόπλου, που επιβάλλεται στο πλοίο συνεπεία αυτής.</p>
7	<p>Με το άρθρο 7, οι παρ. 9 και 10 του άρθρου 14 του καταργούμενου ν. 4256/2014, επικαιροποιούνται, αποσαφηνίζονται και ανάγονται σε αυτοτελές άρθρο, δεδομένης της άμεσης και ειδικότερης συνάφειας του περιεχομένου της διάταξης με τα πλοία που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Δεύτερου Κεφαλαίου.</p>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ - ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΑΛΛΗΣ ΧΩΡΑΣ	
	<p>Το τρίτο κεφάλαιο (άρθρα 8 και 9), εισάγει διατάξεις που ρυθμίζουν τη δυνατότητα νόμιμης άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας εντός της ελληνικής επικράτειας, σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής μη καταχωρισμένα στο e - Μητρώο Πλοίων, υπό όρους και προϋποθέσεις, αυστηρότερους σε σχέση με αυτούς που ισχύουν για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 3.</p> <p>Η μόνιμης φύσεως επαγγελματική δραστηριοποίηση στη χώρα των πλοίων αναψυχής υπό σημαία κράτος πλην της ελληνικής, σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, απαιτεί την καταχώριση στο e - Μητρώο Πλοίων και την εκτέλεση ελάχιστου ημερών ναύλωσης ανά τριετία. Με το άρθρο 136 του ν. 4504/2017, θεσπίστηκε δια νόμου καθεστώς «οιονεί cabotage» για πλοία αναψυχής υπό σημαία κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. ή σημαίας κράτους εκτός της Ε.Ε., χαρακτηρισμένων ως επαγγελματικά σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους σημαίας τους και μη εγγεγραμμένων στο e - Μητρώο Πλοίων. Με τη διάταξη αυτή απαγορεύτηκε η πραγματοποίηση οριστικής επιβίβασης ή αποβίβασης επιβατών στην ελληνική επικράτεια από τα εν λόγω πλοία (one way). Η τροποποίηση αυτή επέτεινε την ήδη ισχύουσα, έως τότε, απαγόρευση, ήτοι την απαγόρευση οριστικής επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών στην ελληνική επικράτεια. Η εν λόγω διάταξη ευνόησε, προσωρινά, τα καταχωρισμένα στο e - Μητρώο Πλοίων επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Ωστόσο, ο ιδιότυπος αυτός αποκλεισμός δημιούργησε κενό στην κατηγορία των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής άνω των 35 μ., τα yachts πολυτελείας (mega yachts : 35-60 μ., super yachts: 61 - 100 μ., giga yachts: > 100 μ.), το οποίο δεν δύναται να καλυφθεί</p>

	<p>από τα καταχωρισμένα πλοία στο e - Μητρώο Πλοίων, με αποτέλεσμα η κρατούσα κατάσταση να έχει γίνει αντικείμενο εκμετάλλευσης από τα γειτονικά κράτη της Μεσογείου, που πλέον καλύπτουν μία ανάγκη που δεν ικανοποιείται εξαιτίας του στρεβλού προστατευτικού εθνικού πλαισίου, ενώ φέρεται να συντελεί και στην εκτέλεση παράνομων ναυλώσεων προς βλάβη, κατά τα αποτελέσματα, της εθνικής οικονομίας.</p> <p>Η διατήρηση της ισχύουσας νομοθετικής πρόβλεψης περιορισμού της επιχειρηματικής δραστηριότητας πλοίων αναψυχής υπό σημαία κράτους Ε.Ε./Ε.Ο.Χ. ή τρίτης χώρας, θα μπορούσε να θεωρηθεί θεμιτή, αν κριθεί αναλογική, πέραν της αναγκαιότητας ύπαρξης προστατευόμενου δημοσίου συμφέροντος. Πράγματι, μία ανεξέλεγκτη δραστηριοποίηση αλλοδαπών επαγγελματικών πλοίων αναψυχής θα μπορούσε δυνητικά να βάλει κατά της εγχώριας, υπό ελληνική σημαία, επαγγελματικής δραστηριότητας. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη το μικρό πλήθος επαγγελματικών πλοίων αναψυχής άνω των 35 μ. καταχωρισμένων στο e – Μητρώο Πλοίων, η a priori απαγόρευση κρίνεται ιδιαιτέρως επαχθής. Αναντίρρητα, η υπό όρους και προϋποθέσεις εκτέλεση σύμβασης ολικής ναύλωσης εντός της χώρας, θα πρέπει να επιτρέπεται ανεξαρτήτως τόπου παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου και τόπου επιβίβασης/οριστικής αποβίβασης των επιβατών, ώστε τα ελληνικά λιμάνια να αποτελούν σημεία εκκίνησης ή/και από - επιβίβασης επιβατών (home ports), γεγονός που θα συντελέσει άμεσα στην αύξηση των εσόδων μιας σειράς επαγγελματικών κλάδων. Η άρση του «οιονεί cabotage» όχι μόνο θα συντελέσει στην απελευθέρωση της αγοράς των μεγάλων yachts, αλλά και θα συμβάλλει έμπρακτα στη στήριξη της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης και της νησιωτικής τουριστικής δραστηριότητας.</p> <p>Λαμβάνοντας υπόψη τα ως άνω, τα οποία εδράζονται στην αναπτυξιακή δυναμική του επαγγελματικού yachting στην παραγωγή εθνικού και περιφερειακού εισοδήματος, κρίνεται αναγκαία η ανάληψη πρωτοβουλίας θέσπισης νομοθετικής ρύθμισης, η οποία αφενός μεν θα εξασφαλίζει τη νόμιμη δραστηριοποίηση υπόψη κατηγορίας επαγγελματικών πλοίων και αφετέρου θα είναι αποτελεσματική, ως προς τον σκοπό της ευρείας προσέλευσής τους, χωρίς να δημιουργείται ή να τίθενται προϋποθέσεις οι οποίες εν δυνάμει μπορούν να οδηγήσουν σε καθεστώς αθέμιτου ανταγωνισμού με τα πλοία του e - Μητρώου Πλοίων.</p>
8	<p>Το προτεινόμενο άρθρο 8, αφορά σε επαγγελματικά mega – super – giga yachts υπό σημαία άλλη, πλην της ελληνικής, η εκμεταλλεύτρια εταιρεία των οποίων δεν διαθέτει μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα και εκ του λόγου αυτού, δεν προβαίνει σε τακτική δραστηριοποίηση στη χώρα μας. Η διάταξη εφαρμόζεται παράλληλα με το άρθρο 3, που αφορά στα πλοία με μόνιμο χαρακτήρα δραστηριοποίησης, χωρίς να προκαλεί ευμενέστερη μεταχείριση. Κρίνεται δε, ότι δεν θα θίγονται οι υποχρεώσεις αλλά ούτε και τα προνόμια που προκύπτουν από την καταχώριση ενός επαγγελματικού πλοίου αναψυχής στο e - Μητρώο Πλοίων, καθώς οι όροι και οι προϋποθέσεις που διέπουν το πλαίσιο της δραστηριοποίησης υπόψη πλοίων, εξασφαλίζουν την τήρηση των κανόνων της ίσης μεταχείρισης και του υγιούς ανταγωνισμού. Για την απόκτηση δικαιώματος εκμετάλλευσης πλοίου αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, που έχει χαρακτηριστεί επαγγελματικό σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας και είναι ολικού μήκους άνω των 35 μέτρων, εφόσον είναι κατασκευασμένο, κατά το μεγαλύτερο μέρος του, από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό ή πλαστικό, προτείνεται η θέσπιση «Άδειας εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής αναγνωρισμένου σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας» που θα παρέχεται για συγκεκριμένη διάρκεια ανά ημερολογιακό έτος, το οποίο καθορίζεται σε είκοσι μία (21) ημέρες, ενδεικτικά. Για τον καθορισμό υπόψη ανώτατου χρονικού διαστήματος ισχύος της άδειας, ο οποίος αντικατοπτρίζει τον βραχυπρόθεσμο χαρακτήρα εκμετάλλευσης του πλοίου, λαμβάνεται υπόψη η κατά μέσον όρο διάρκεια σύμβασης ολικής ναύλωσης που</p>

είθισται να εκτελούν τα πλοία αυτής της κατηγορίας, η οποία συνίσταται στις επτά (7) ημέρες. Η δε προϋπόθεση του επαγγελματικού χαρακτήρα του πλοίου, η οποία, υποχρεωτικά, εξασφαλίζει τη συμμόρφωσή τους σε όρους αξιοπλοΐας και ασφαλούς στελέχωσης, προωθώντας την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την προστασία της ανθρώπινης ζωής, του περιβάλλοντος και της περιουσίας, στη θάλασσα.

Η άδεια εκδίδεται ηλεκτρονικά, κατόπιν έγκρισης από την, κατά περίπτωση, αρμόδια λιμενική αρχή μέσω της ηλεκτρονικής εφαρμογής «e - Charter Permission», χάρη στην οποία, μεταξύ άλλων, θα καταστεί για πρώτη φορά άμεσος και αποτελεσματικός, η καταγραφή, η παρακολούθηση και ο έλεγχος, εκ μέρους των αρμόδιων λιμενικών, τελωνειακών και φορολογικών αρχών, της πραγματικής δραστηριοποίησης των πλοίων που εμπίπτουν στην εν λόγω κατηγορία.

Η λογική της προτεινόμενης διάταξης εδράζεται στη θέσπιση μιας απλοποιημένης διαδικασίας, μέσω υπηρεσίας μιας στάσης, που θα διευκολύνει τη δραστηριοποίηση των εν λόγω πλοίων στο εσωτερικό της χώρας, παρέχοντας διευκολύνσεις φορολογικού χαρακτήρα όπου είναι δυνατό, διασφαλίζοντας ωστόσο τα συμφέροντα του Δημοσίου ως προς την καταβολή του Φ.Π.Α. που αναλογεί μέσω προκαταβολής σε ποσοστό 70% αυτού. Ειδικότερα, όσον αφορά στις διευκολύνσεις φορολογικού χαρακτήρα οι εκμεταλλευτές των εν λόγω πλοίων:

i) υποβάλλουν δηλώσεις Φ.Π.Α. για κάθε φορολογική περίοδο η οποία ορίζεται ανά ημερολογιακό έτος,

ii) εκπληρώνουν την προϋπόθεση της διενέργειας δραστηριότητας κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα για τη χορήγηση απαλλαγών από τον Φ.Π.Α. σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ.1 του Κώδικα ΦΠΑ (κύρωση με τον ν. 2859/2000, Α' 248), χωρίς λοιπές υποχρεώσεις, εάν το πλοίο διαθέτει όλα τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας διεθνών πλόων βάσει των αντίστοιχων Διεθνών Συμβάσεων (SOLAS, MARPOL, Load Lines),

iii) απαλλάσσονται από την υποχρέωση έκδοσης των στοιχείων λιανικής πώλησης, αποδείξεων λιανικής, μέσω φορολογικού ηλεκτρονικού μηχανισμού (φορολογική ταμειακή μηχανή ή μηχανισμός Ε.Α.Φ.Δ.Σ.Σ.).

Για την έκδοση της άδειας, απαιτείται να πληρούνται σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις :

α. να υφίσταται ενυπόγραφη σύμβαση εκτέλεσης ολικής ναύλωσης,

β. να έχει καταβληθεί το αναλογούν ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «Τέλος Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής σύμφωνα με το Δίκαιο Άλλης χώρας» (Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ.), σύμφωνα με το άρθρο 9,

γ. να είναι εφοδιασμένο με Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Π.Ε.Ξ.Ε.Π.Α.), σύμφωνα με την απόφαση της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 20, δ. ο Φ.Π.Α. που αναλογεί επί του ναύλου σε ποσοστό εβδομήντα τοις εκατό (70%) καταβάλλεται πριν την έκδοση της άδειας. Το ύψος του ποσοστού της προκαταβολής έχει υπολογιστεί ώστε να είναι δυνατό να συμψηφίζεται το ποσό των εισροών που επιβαρύνονται με Φ.Π.Α. στην ετήσια δήλωση Φ.Π.Α.. Για τον υπολογισμό του ως άνω ποσού Φ.Π.Α. λαμβάνεται υπόψη η εφαρμογή τυχόν απαλλαγών σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κώδικα Φ.Π.Α.,

ε. η εκναύλωση του πλοίου είναι η μοναδική πράξη που πραγματοποιεί ο υποκείμενος στον φόρο εκμεταλλευτής στο εσωτερικό της χώρας, με την επιφύλαξη της ιδιοχρησιμοποίησης αυτού,

στ. ο εκμεταλλευτής δεν διαθέτει μόνιμη εγκατάσταση στο εσωτερικό της χώρας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 6 του ν.4172/2013 και τις συμβάσεις αποφυγής

	<p>διπλής φορολογίας, ζ. ο εκμεταλλευτής να έχει εγγραφεί στο φορολογικό μητρώο. Κατά τα λοιπά, ισχύουν και θα πρέπει να πληρούνται, οι λοιπές υποχρεώσεις, που προκύπτουν είτε από την εθνική είτε από τη διεθνή νομοθεσία και αφορούν στην εν λόγω κατηγορία πλοίων, όπως, ενδεικτικά, η τήρηση ελάχιστης ασφαλούς στελέχωσης (Minimum Safe Manning) ή άλλης ισοδύναμης ρύθμισης, η υποβολή αναφορών μέσω SafeSeaNet, η ανάθεση πρακτόρευσης του πλοίου και η καταβολή του αναλογούντος ΤΕ.Π.Α.Η..</p> <p>Με την απόφαση της περ. (γ) της παρ. 6 του άρθρου 21 θα εξειδικευτούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για την τήρηση των φορολογικών και τελωνειακών υποχρεώσεων των πλοίων που αποκτούν δικαίωμα δραστηριοποίησης δυνάμει του παρόντος άρθρου και με την απόφαση της περ. (α) της παρ. 6, θα περιγραφούν οι διαδικασίες χορήγησης της άδειας και οι όροι λειτουργίας της ηλεκτρονικής εφαρμογής από την οποία θα εκδίδεται.</p> <p>Δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί το γεγονός ότι, το βασικό χαρακτηριστικό της προτεινόμενης νομοθετικής ρύθμισης, το οποίο έγκειται στην εκ των προτέρων καθορισμένη διάρκεια της άδειας, θα τελεί υπό διαρκή αξιολόγηση και επανακαθορισμό σε ετήσια βάση, σύμφωνα με την απόφαση της υποπερ. βγ' της παρ. 6 του άρθρου 21, δεομένου ότι η ηλεκτρονική εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 18, θα αποτελέσει, μεταξύ άλλων, το εργαλείο καταγραφής της δραστηριότητας και άντλησης στατιστικών στοιχείων αναφορικά με τη δραστηριοποίηση των πλοίων στα οποία αφορά, με απώτερο σκοπό την υποβοήθηση του στρατηγικού σχεδιασμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ως προς τον στόχο η Ελλάδα να εδραιωθεί, επίσημα, ως ο πρώτος προορισμός του επαγγελματικού yachting παγκοσμίως.</p>
<p>9</p>	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 9, θεσπίζεται ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου, με την ονομασία «Τέλος Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής σύμφωνα με το Δίκαιο Άλλης χώρας» (Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ.), το οποίο:</p> <p>α. αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση της άδειας της παρ. 1 του άρθρου 8, στην περίπτωση όπου ο τόπος παράδοσης και επαναπαράδοσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και ο τόπος αρχικής επιβίβασης και οριστικής αποβίβασης των επιβατών, βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια ή</p> <p>β. αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση της άδειας της παρ. 1 του άρθρου 8, στην περίπτωση όπου ο τόπος παράδοσης ή επαναπαράδοσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και ο τόπος αρχικής επιβίβασης ή οριστικής αποβίβασης των επιβατών, βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια ή</p> <p>γ. αποτελεί προϋπόθεση για την εκτέλεση σύμβασης ολικής ναύλωσης εντός της ελληνικής επικράτειας από πλοία της περ. (β) της παρ. 3 του άρθρου 3.</p> <p>Το τέλος της περ. (β) της παρ. 2 του άρθρου, που εκδίδεται για την έκδοση της «Άδειας εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής αναγνωρισμένου σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας», υπολογίζεται σύμφωνα με αλγόριθμο, παραμετροποιημένο βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου, στον οποίον ενσωματώνονται τα σταθερά κόστη, με τα οποία επιβαρύνονται τα καταχωρισμένα στο e – Μητρώο Πλοίων επαγγελματικά πλοία αναψυχής.</p> <p>Το τέλος της περ. (γ) της παρ. 2 υπολογίζεται ομοίως βάσει αλγορίθμου ο οποίος ενσωματώνει μια επιπλέον μεταβλητή, παραμετροποιημένη βάσει ολικού μήκους του πλοίου. Ειδικότερα, η θέσπιση του τέλους της περ. (γ), κρίνεται επιβεβλημένη, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανταποδοτικότητα του δικαιώματος δραστηριοποίησης στη χώρα που δίδεται στα πλοία της περ. (β) της παρ. 3 του άρθρου 3, των οποίων η εκμετάλλευση, αν και διενεργείται, σχεδόν, εξολοκλήρου εντός της ελληνικής επικράτειας, εντούτοις δεν</p>

	επιφέρει άμεσα οφέλη, εκπεφρασμένα σε χρηματικούς όρους. Η πληρωμή του Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ. διενεργείται με κωδικό πληρωμής που εκδίδεται ηλεκτρονικά, μέσω της εφαρμογής «e - ΤΕΠΑΔΑΧ» .
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ - ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ	
10	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 10 διατυπώνονται, με σαφήνεια, οι όροι και προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων. Ειδικότερα και σε σχέση με το άρθρο 12 του καταργούμενου ν. 4256/2014, διευκρινίζονται τα εξής:</p> <p>Ως προς τις προϋποθέσεις για την εκμετάλλευσή του, συγκεκριμενοποιείται αυτή της υποβολής δήλωσης έναρξης εργασιών στη φορολογική διοίκηση, ενώ παραλείπονται λεπτομέρειες επί των διαδικασιών καταχώρισης στο e - Μητρώο Πλοίων, δεδομένου ότι αυτές καθορίζονται επαρκώς στην κ.υ.α. της παρ. 2 του άρθρου 20, που ήδη εφαρμόζεται. Στην παρ. 2, περιγράφονται τα γενικά χαρακτηριστικά των ταξιδίων υπόψη άρθρου, ενώ διευκρινίζεται η δυνατότητα έναρξης/τερματισμού του από όρμο ή ακτή, καθώς και της δυνατότητας πραγματοποίησης αρχικής επιβίβασης και οριστικής αποβίβασης επιβατών από πλοίο που βρίσκεται αγκυροβολημένο σε λιμένα ή όρμο, υπό την προϋπόθεση της διασφάλισης σχετικής έγκρισης από την, κατά τόπον, αρμόδια λιμενική αρχή, με γνώμονα την προστασία των επιβατών και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Στην παρ. 3, συγκεκριμενοποιούνται οι προϋποθέσεις εκτέλεσης των ταξιδίων εν λόγω άρθρου και οι επιτρεπόμενες κινήσεις πλοίου και επιβατών, με ειδικότερο κριτήριο τη χρονική διάρκεια του ταξιδίου. Η δε ερμηνεία της ορολογίας περί επιβίβασης και αποβίβασης προκύπτει από το προτεινόμενο άρθρο 1, ενώ η αναφορά στο π.δ. 7/2018, καταδεικνύει με σαφήνεια την προϋπόθεση υπό την οποία επιτρέπεται να εκτελούνται οι, ειδικότερες ή οι κατ' εξαίρεση, περιπτώσεις των ταξιδίων των προτεινόμενων παρ. 3 και 4. Αναφορικά με τη υποχρέωση γνωστοποίησης της περ. (γ) της παρ. 3, διευκρινίζεται ότι ως τροποποίηση νοούνται η κάθε μεταβολή στα στοιχεία της υποβαλλόμενης δήλωσης, η παύση ή διακοπή διενέργειας ταξιδίων από επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο και η παύση της επαγγελματικής εκμετάλλευσης και δραστηριοποίησης του πλοίου στο πλαίσιο υπόψη άρθρου. Η παρ. 4 αφορά στην κατ' εξαίρεση διενέργεια ταξιδίων, η οποία κατ' ουσίαν αντιστοιχεί στην περ. (γ) της παρ. 3 του άρθρου 10 καταργούμενου ν. 4256/2014. Στις παρ. 3 έως 5 και για τον σκοπό της ρύθμισης των ειδικότερων ή κατ' εξαίρεση θεμάτων, γίνεται ακριβής αναφορά στον τύπο της, κατά περίπτωση, προαπαιτούμενης διοικητικής πράξης και του αποφασίζοντος οργάνου που την εκδίδει. Στην παρ. 6, εισάγεται η, υπό όρους και προϋποθέσεις, δυνατότητα που παρέχεται στα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια να δραστηριοποιούνται ως επαγγελματικά πλοία αναψυχής της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 3.</p>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ – ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΥ	
	Το πέμπτο κεφάλαιο (άρθρα 11 έως 17), αποτελεί ένα συνεκτικό πλαίσιο διατάξεων που αφορούν σε γενικές υποχρεώσεις, όρους και προϋποθέσεις που σχετίζονται με τη δραστηριοποίηση του συνόλου των κατηγοριών των πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Α' Μέρους και οι οποίες εξειδικεύονται βάσει κατηγορίας πλοίου, εντός εκάστου άρθρου.
11	<p><u>παρ. 1 – 2:</u></p> <p>Επί του περιεχομένου των παρ. 1 και 2 του προτεινόμενου άρθρου 11 και σε σχέση με το άρθρο 8 του καταργούμενου ν. 4256/2014, εισάγονται οι εξής ρυθμίσεις:</p> <p>Με γνώμονα τη μέριμνα για τον καθορισμό όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, εισάγεται η προϋπόθεση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, ως κριτήριο για την απαίτηση ή μη τήρησης οργανικής</p>

σύνθεσης πληρώματος, σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, μήκους έως και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα.

Με τον ν. 4256/2014, κατέστη υποχρεωτική η ασφάλιση του κυβερνήτη - μη απογεγραμμένου ναυτικού που αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής κάτω των 24 μ., στον e-Ε.Φ.Κ.Α. βάση των διατάξεων του πρώην Ο.Α.Ε.Ε., γεγονός που παραπέμπει σε καθεστώς ελεύθερου επαγγελματία (μη εξαρτημένη μορφή εργασίας). Εντούτοις, με τον ν. 4504/2017 θεσπίστηκε η υποχρέωση πρόσληψης του κυβερνήτη από τον εκναυλωτή, που παραπέμπει σε μορφή εξαρτημένης εργασίας, η οποία υπάγεται στον e-Ε.Φ.Κ.Α. βάσει των διατάξεων του πρώην Ι.Κ.Α.-Ε.Τ.Α.Μ.. Η παράλληλη ύπαρξη των δύο αντιτιθέμενων διατάξεων επιβάλλει την τροποποίηση της διάταξης, μέσω του αναγκαίου συσχετισμού του υποχρεωτικού τρόπου ασφάλισης με τη μορφή της παρεχόμενης εργασίας. Ειδικότερα, σε περίπτωση που ο κυβερνήτης, μη απογεγραμμένος ναυτικός, συνδέεται με σχέση εξαρτημένης εργασίας, τότε ο εργοδότης μπορεί να ασφαλίσει τον κυβερνήτη στο τέλος Ι.Κ.Α.-Ε.Τ.Α.Μ.. Σε περίπτωση που ο κυβερνήτης έχει προχωρήσει σε έναρξη εργασιών στη Δ.Ο.Υ., τότε ο τελευταίος ασφαρίζεται στον e-Ε.Φ.Κ.Α. με βάση τις διατάξεις του πρώην Ο.Α.Ε.Ε.. Τα ανωτέρω ισχύουν και για το λοιπό και βοηθητικό προσωπικό, με την επιφύλαξη ειδικότερων προβλέψεων της κοινωνικοασφαλιστικής νομοθεσίας.

Στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής άνω των 24 μ. προβλέπεται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος (ελάχιστο προσωπικό ανά ειδικότητα για την ασφαλή πλεύση και λειτουργία του πλοίου). Στα ανωτέρω υφίσταται και η δυνατότητα πρόσληψης, εκ μέρους του πλοιοκτήτη, μη απογεγραμμένων ναυτικών, που απασχολούνται ως λοιπό προσωπικό. Το τελευταίο ασφαρίζεται με βάση την κείμενη ασφαλιστική νομοθεσία και τις διακρίσεις της περ. β της παρ. 1.

Με τον ν. 4256/2014, δεν κρίθηκε σκόπιμο να εφαρμοσθούν οι διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για την ασφάλιση των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που δεν φέρουν την ελληνική σημαία, προκειμένου να αποφευχθούν πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες για τους αλλοδαπούς ναυτικούς, καθώς κρίθηκε ότι δεν θα προέκυπτε ουσιώδες όφελος για το Ν.Α.Τ. Σήμερα, δεδομένου του αυξημένου - σε σχέση με το 2014 - αριθμού των καταχωρισμένων στο e - Μητρώο επαγγελματικών πλοίων αναψυχής που δεν φέρουν την ελληνική σημαία, κρίνεται ουσιώδες το όφελος που δύναται να αποκομίσει το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο από εισφορές αλλοδαπών ναυτικών σε πλοία που τηρούν οργανική σύνθεση, ήτοι το ελάχιστο προσωπικό ανά ειδικότητα για την ασφαλή πλεύση και λειτουργία του πλοίου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, σε σύνολο 237 ενεργών επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στο e-Μητρώο με υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης, δηλαδή πλοία άνω των 24 μ., τα 83 φέρουν ξένη σημαία, δηλαδή, το 35%. Ως εκ τούτου και προς αποφυγή δημιουργίας κλίματος μη ίσης μεταχείρισης και στρέβλωσης του ανταγωνισμού με τα υπό ελληνική σημαία πλοία που υποχρεωτικά ασφαλίζουν το πλήρωμα στο πρώην Ν.Α.Τ., θεσπίζεται η υποχρέωση εφαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας ως προς τα θέματα της ασφάλισης των ναυτικών που ναυτολογούνται στα πλοία της υπόψη κατηγορίας, με την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας, αναφορικά με το δικαίωμα για ασφάλιση στο κράτος της σημαίας του πλοίου. Ειδικότερα, στα πλοία υπό σημαία άλλου κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., αυτό συνεπάγεται την τήρηση ναυτολογίου, ενώ για τα πλοία υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., αυτό συνεπάγεται την υποχρέωση του πλοίου να συμβληθεί ασφαλιστικώς με το Ν.Α.Τ., όσον αφορά στους Έλληνες και ενωσιακούς

	<p>ναυτικούς που απασχολούνται σε αυτά. Με την προτεινόμενη ρύθμιση αναμένεται αύξηση εσόδων του Ν.Α.Τ. που θα προέλθει από τα πλοία που φέρουν σημαία πλην της ελληνικής, ενώ άμεση και αντίστοιχη θα είναι και η αύξηση στη ζήτηση Ελλήνων και Ευρωπαίων ναυτικών, λόγω της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας.</p> <p><u>παρ. 3:</u> Γίνεται αναφορά στο ζήτημα της στελέχωσης των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, ενώ ομοίως με τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής για τα οποία υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης, εισάγεται η υποχρέωση εφαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας ως προς τα θέματα της ασφάλισης των ναυτικών που ναυτολογούνται στα πλοία της υπόψη κατηγορίας, με την επιφύλαξη βέβαια της ενωσιακής νομοθεσίας, αναφορικά με το δικαίωμα για ασφάλιση στο κράτος της σημαίας του πλοίου.</p> <p><u>παρ. 4:</u> Η προτεινόμενη τροποποίηση απλοποιεί τη διαδικασία εκτέλεσης συγκεκριμένων – έκτακτων μετακινήσεων επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, δίχως να θίγεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του πλοίου. Με την εισαγωγή δε της υποχρέωσης για ασφάλιση των πληρωμάτων τους στο Ν.Α.Τ., διασφαλίζεται, επιπλέον, το συνταξιοδοτικό δικαίωμα του ναυτικού. Επίσης, η ρύθμιση επεκτείνεται στα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, δεδομένου ότι τα σκάφη αυτά δραστηριοποιούνται εποχιακά και η υποχρέωση εφοδιασμού με ναυτολόγιο και πλήρη σύνθεση σε περίοδο που δεν δραστηριοποιούνται επιφέρει μεγάλο κόστος. Εν γένει, πρόκειται για μια απλοποιημένη, μη γραφειοκρατική και λιγότερο κοστοβόρα διαδικασία (ασφάλιση μόνο για την περίοδο εργασίας – μη πλήρης σύνθεση) σε σχέση με την ισχύουσα.</p> <p><u>παρ. 5:</u> Γίνεται αναφορά στις υποχρεώσεις περί στελέχωσης - ασφάλισης πληρώματος/εργαζομένων επί ιδιωτικού πλοίου αναψυχής.</p>
12	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 12, καθίσταται σαφής η υποχρέωση τήρησης επί του πλοίου, έγχαρτου - ενυπόγραφου ναυλοσύμφωνου, ανεξαρτήτως της ειδικότερης υποχρέωσης για καταχώριση των στοιχείων του στις ηλεκτρονικές εφαρμογές «e - ναυλοσύμφωνο» και «e - Charter Permission», που αφορά στα πλοία της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 3 και του άρθρου 8, αντίστοιχα.</p>
13	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 13, ρυθμίζονται ειδικότερα, σε αυτοτελή διάταξη, ζητήματα που σχετίζονται με τη μεταφορά και την καταγραφή των στοιχείων επιβαινόντων, για το σύνολο των κατηγοριών των πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Μέρους Α' και σε όλες τις εκφάνσεις δραστηριοποίησής τους. Ειδικότερα, περιγράφονται λεπτομερώς οι υποχρεώσεις και οι σχετικές διαδικασίες που αφορούν στην τήρηση της κατάστασης επιβαινόντων και στην αντίστοιχη υποχρέωση ηλεκτρονικής καταχώρισης των απαιτούμενων στοιχείων, όπου προβλέπεται. Λαμβάνοντας υπόψη το π.δ. 23/1999 και προσαρμοζόμενοι στις ανάγκες που θα πρέπει να εξυπηρετεί η κατάσταση επιβαινόντων ανά κατηγορία πλοίου, προσδιορίζονται σαφώς οι απαιτούμενες πληροφορίες που θα πρέπει να καταγράφονται, κατά περίπτωση. Ειδικότερα, σημειώνεται η αναφορά που γίνεται στους όρους που διέπουν την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών κατά τη διάρκεια εκτέλεσης σύμβασης ολικής ναύλωσης (παρ. 2), στη μεμονωμένη κατάσταση εργαζομένων υπηκόων κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. στα επαγγελματικά και ιδιωτικά πλοία αναψυχής (παρ. 5) και στον τρόπο με τον οποίον ρυθμίζεται υπόψη υποχρέωση για τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια (παρ. 6). Με την απαγορευτική διάταξη της παρ. 7 και σε συνδυασμό με το κυρωτικό πλαίσιο του άρθρου 19, ορίζεται ο πλοίαρχος ή ο</p>

	κυβερνήτης ως ο μόνος υπεύθυνος για τη μη υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού μεταφερόμενων επιβαινόντων.
14	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 14, ρυθμίζονται ειδικότερα, σε αυτοτελή διάταξη, οι υποχρεώσεις και οι σχετικές διαδικασίες που αφορούν στη λήψη άδειας απόπλου και στη δήλωση κατάπλου, για το σύνολο των κατηγοριών πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Μέρους Α' και σε όλες τις εκφάνσεις δραστηριοποίησής τους. Σημειώνεται δε, η συμπερίληψη της υπ' αρ. 2133.3/33761/2018/8.5.2018 απόφασης Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής <i>περί περιοδικού ελέγχου και θεώρησης ναυτιλιακών εγγράφων πλοίων στο πλαίσιο της διαδικασίας κατάπλου και απόπλου</i>, στις παρ. 1.β. και 3, που αφορούν στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα με μεταφορική ικανότητα έως και δώδεκα (12) επιβάτες και στα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, αντίστοιχα, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη αποτελεσματικότερης εξυπηρέτησης υπόψη κατηγοριών πλοίων και την ανάγκη απλούστευσης της διαδικασίας ελέγχου και θεώρησης των ναυτιλιακών τους εγγράφων κατά τον κατάπλου και απόπλου αυτών σε / από λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας χορήγησης άδειας απόπλου αυτών. Δεδομένης της πρόσθετης προϋπόθεσης της μεταφορικής ικανότητας που τέθηκε στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα αναφορικά με την υποχρέωση για τήρηση οργανικής σύνθεσης πληρώματος, η προαναφερόμενη υ.α. δεν θα εφαρμόζεται στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα με μεταφορική ικανότητα άνω των δώδεκα (12) επιβατών, τα οποία πλέον και σύμφωνα με το προτεινόμενο άρθρο 11, υπέχουν υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος, ο έλεγχος της οποίας πραγματοποιείται κατά τη διαδικασία χορήγησης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου, στην αρμόδια Λιμενική Αρχή.</p>
15	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 15, περί ιδιοχρησιμοποίησης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και σε συνδυασμό με τον ορισμό που εισάγεται στο άρθρο 1, διευκρινίζεται η επέκταση υπόψη δυνατότητας σε όλα τα πλοία αναψυχής που είναι επαγγελματικά κατά την έννοια του παρόντος νόμου και γίνεται αναφορά στους, κατά περίπτωση, όρους και προϋποθέσεις, υπό τους οποίους αυτή τεκμαίρεται και πραγματοποιείται. Η υποχρέωση της δήλωσης ιδιοχρησιμοποίησης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, εκπληρώνεται αναλόγως της διάταξης περί των όρων δραστηριοποίησης στην οποία εμπίπτει το πλοίο. Με σκοπό να αποφευχθεί η καταστρατήγηση του πνεύματος υπόψη δυνατότητας αλλά και για λόγους σαφήνειας, διευκρινίζεται ότι: (α) στην περίπτωση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής είναι νομικό πρόσωπο, η ιδιοχρησιμοποίηση του πλοίου επιτρέπεται, μόνον, εφόσον επιβαίνει σε αυτό ο νόμιμος εκπρόσωπος ή οποιοσδήποτε από τους κατόχους μετοχών ή εταιρικών μεριδίων του νομικού προσώπου ή πρόσωπα με τα οποία, οι τελευταίοι, έχουν συγγένεια μέχρι δεύτερου βαθμού και (β) στην περίπτωση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής είναι φυσικό πρόσωπο, θα πρέπει να επιβαίνει ο ίδιος σε αυτό ή πρόσωπα με τα οποία έχει συγγένεια μέχρι δεύτερου βαθμού.</p>
16	<p>Η αξιολογούμενη ρύθμιση επιχειρεί να καλύψει το διαπιστούμενο έλλειμμα στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, ως προς την παροχή διευκολύνσεων και απαλλαγών στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Εντάσσεται στον γενικότερο στόχο της δημιουργίας ευνοϊκού κλίματος για τη δραστηριοποίησή τους στην ελληνική επικράτεια με απλουστευμένους και ευνοϊκούς όρους και της προσέλκυσης επαγγελματικών πλοίων αναψυχής υπό σημαία πλην της ελληνικής, με την παράλληλη παροχή κινήτρων για την ανάπτυξη της σχετικής, εγχώριας αγοράς. Απώτερο δε σκοπό, αποτελεί η κινητροδότηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής για homeporting σε ελληνικούς λιμένες.</p> <p>Με την παρ. 1, καθίστανται σαφείς, για πρώτη φορά, οι μεμονωμένες κινήσεις, εκτός των</p>

	<p>περιπτώσεων της εκτέλεσης σύμβασης ολικής ναύλωσης και της ιδιοχρησιμοποίησης, τις οποίες ένα επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, κατά την έννοια του παρόντος νόμου, δύναται να πραγματοποιεί, κενό επιβατών, χωρίς να αίρεται ο επαγγελματικός χαρακτήρας του, δεδομένου ότι αυτές είναι άμεσα συνυφασμένες με την, κατά προορισμό, δραστηριοποίησή του. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, από υπόψη πρόβλεψη, θα προκύπτει η παροχή δικαιώματος καταβολής μειωμένου Τ.Ε.Π.Α.Η., συνεπεία της αποκλειστικής επαγγελματικής χρήσης του πλοίου.</p> <p>Με την παρ. 2, επιχειρείται να ρυθμιστεί η έλλειψη ρητής πρόβλεψης για την οριζόντια απαλλαγή από δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις των καυσίμων και λιπαντικών που χρησιμοποιούν τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, κατά την εκτέλεση των κινήσεων που αναφέρονται στη συγκεκριμένη παράγραφο, λαμβάνοντας υπόψη την εγγύτητα στον επαγγελματικό χαρακτήρα και τη συχνότητα εκτέλεσής τους, ήτοι:</p> <p>(α) τον απόπλου / κατάπλου του πλοίου προς / σε έτερο λιμένα, με σκοπό την (έναρξη) εκτέλεσης σύμβασης ολικής ναύλωσης και / ή την επιστροφή του πλοίου στη θέση ελλιμενισμού του μετά τη λήξη της ναύλωσης και</p> <p>(β) τη συμμετοχή σε συγκεκριμένη έκθεση για την προβολή και ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού,</p> <p>υπό την προϋπόθεση ότι οι λιμένες απόπλου/ κατάπλου βρίσκονται εντός της Ελληνικής Επικράτειας.</p> <p>Η απαλλαγή παρέχεται για τον απευθείας και αναγκαίο πλου με σκοπό την εκτέλεση των υπόψη κινήσεων συμπεριλαμβανομένης της επιστροφής στη θέση ελλιμενισμού μετά τη λήξη τους, με κριτήριο την ελάχιστη δυνατή διαδρομή. Η εν λόγω ρύθμιση αναμένεται να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά ως προς τα οφέλη που θα επέλθουν στον κλάδο των επιχειρήσεων εφοδιασμού και εξοπλισμού πλοίων (καύσιμα, τροφοεφόδια, κ.λπ.). Περαιτέρω, για λόγους ασφάλειας δικαίου, διευκρινίζεται ότι όσον αφορά στην απαλλαγή από τον Φ.Π.Α. των ανωτέρω ειδών, αυτή παρέχεται κατά το μέρος που προβλέπεται από τον Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ν. 2859/2000, Α' 248), ιδίως το άρθρο 27 αυτού, και από τη συναφή ενωσιακή νομοθεσία περί Φ.Π.Α, ήτοι σύμφωνα με τα ειδικώς καθοριζόμενα κριτήρια του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου σε ευθυγράμμιση με το ενωσιακό δίκαιο. Η αύξηση της δραστηριότητας στον κλάδο του επαγγελματικού yachting και των λοιπών, συνδεόμενων με αυτόν κλάδων, εκτιμάται ότι θα υπερκεράσει το δημοσιονομικό κόστος από τη χορήγηση των εν θέματι απαλλαγών, θα οδηγήσει σε μεγιστοποίηση των οικονομικών οφελών για εν λόγω κλάδους, και κατ' επέκταση θα οδηγήσει σε αύξηση των δημοσίων εσόδων, π.χ. από την είσπραξη Φ.Π.Α. επί των αυξημένων ναύλων.</p>
<p>17</p>	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 17, διαμορφώνεται ένα συνεκτικό και εξειδικευμένο πλαίσιο για την υποχρεωτική ασφάλιση του συνόλου των κατηγοριών πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Μέρους Α', με κριτήριο όχι μόνο τη χωρητικότητα του πλοίου αλλά και το είδος της δραστηριοποίησης. Ειδικότερα, ορίζονται δύο διαφορετικά πλαίσια υποχρεωτικής ασφάλισης πλοίου αναψυχής ή επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 300 gt για την, κατ' ελάχιστον, κάλυψη της αστικής ευθύνης για σωματικές βλάβες ή θάνατο, υλικές ζημιές και πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης, από οποιαδήποτε αιτία, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικότερες ανάγκες και τη διαφορετική φύση των χαρακτηριστικών δραστηριοποίησης των επαγγελματικών τουριστικών ημεροπλοίων σε σχέση με τα πλοία αναψυχής, όπως το, σαφώς, μεγαλύτερο πλήθος διακινούμενων επιβατών. Η αύξηση των ελάχιστων ορίων προτείνεται αναγνωρίζοντας ότι τα σημερινά ελάχιστα όρια (ιδίως το όριο των 50.000 € ανά θύμα, για σωματικές βλάβες/θάνατο) είναι ανεπαρκή και δεν προσφέρουν ουσιαστική κάλυψη στους ιδιοκτήτες</p>

	των εν λόγω κατηγοριών σκαφών, αλλά κυρίως δεν προσφέρουν αποτελεσματική κάλυψη στα θύματα θαλάσσιων ατυχημάτων. Η αξιολογούμενη αύξηση, ανά θύμα, ανά συμβάν αλλά και συνολικά για την όλη την περίοδο ασφάλισης, αν και αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση ασφάλιστρων, εντούτοις εκτιμάται ότι θα έχει σημαντικές διακυμάνσεις από εταιρία σε εταιρία (από 5 – 30 %) και επομένως ο ασφαλισμένος θα έχει δυνατότητα επιλογών. Παρ’ όλα αυτά κρίνεται ότι η αύξηση αυτή θα είναι ανεκτή από τους ενδιαφερόμενους, δεδομένης και της επιπλέον ωφέλειας που θα προκύψει.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ - ΨΗΦΙΑΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	
18	<p>Με το προτεινόμενο άρθρο 18 εισάγονται διατάξεις που θεσπίζουν και ενσωματώνουν διαλειτουργικότητες με ψηφιακές εφαρμογές και συστήματα που αφορούν στα πλοία αναψυχής.</p> <p>Η εφαρμογή «e-Ναυλοσύμφωνο» μέσω της οποίας ο υπόχρεος θα προβαίνει στην ηλεκτρονική καταχώριση των στοιχείων της έγγραφης, ενυπόγραφης σύμβασης ολικής ναύλωσης ή της ιδιοχρησιμοποίησης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, της εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων πλοίου κενού επιβατών, των επιβαινόντων και των, τυχόν, μεταβολών τους, αναμένεται να τεθεί σε παραγωγική λειτουργία άμεσα, βελτιωμένη σε σχέση με την έως τώρα σχεδιαζόμενη δομή, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις επιπλέον απαιτήσεις, σε σχέση με τον καταργούμενο ν. 4256/2014, που εισάγονται με τις διατάξεις του Μέρους Α’.</p> <p>Με την παρ. 2, θεσπίζεται ηλεκτρονική εφαρμογή του Υ.ΝΑ.Ν.Π. με το τίτλο «e - Charter Permission», η οποία λειτουργεί μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr - ΕΨΠ) σε διασύνδεση με την ηλεκτρονική εφαρμογή «e - ΤΕΠΑΔΑΧ» και τα λοιπά πληροφοριακά συστήματα της Α.Α.Δ.Ε. με σκοπό την ηλεκτρονική έκδοση άδειας της παρ. 1 του άρθρου 8. Στην ίδια εφαρμογή θα καταχωρίζονται, τα απαιτούμενα στοιχεία της ιδιοχρησιμοποίησης πλοίου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8, της εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων πλοίου κενού επιβατών, των επιβαινόντων του και των, τυχόν, μεταβολών τους. Πέραν του σκοπού που εξυπηρετεί η εφαρμογή, ως αυτός περιγράφεται στο άρθρο 8, υπόψη εφαρμογή θα αποτελέσει εργαλείο καταγραφής και παρακολούθησης των επαγγελματικών πλοίων στα οποία αφορά, μέσω του οποίου θα δίδεται και η δυνατότητα άντλησης στοιχείων για την υποβοήθηση του στρατηγικού σχεδιασμού και τη διευκόλυνση του έργου των ελεγκτικών αρχών.</p> <p>Με την παρ. 3, θεσπίζεται ηλεκτρονική εφαρμογή με το τίτλο «e - ΤΕΠΑΔΑΧ/ΤΕΡΑΔΑΧ» της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, που λειτουργεί σε διασύνδεση, τουλάχιστον, με την ηλεκτρονική εφαρμογή «e - Charter Permission», με σκοπό την απόδοση και πληρωμή του Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ., προκειμένου να εκδοθεί η «Άδεια εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής αναγνωρισμένου σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας» του άρθρου 8 και είναι συμβατή με το πνεύμα της ηλεκτρονικής εφαρμογής «e - ΤΕΡΑΗ».</p> <p>Με την παρ. 4, θεσμοθετείται η «Ενιαία Πλατφόρμα Εξυπηρέτησης Πλοίων/Σκαφών Αναψυχής», μέσω του Gov.gr ώστε να διασφαλίζεται η αρχή «μοναδικού σημείου» πληροφόρησης – δικτύωσης – ενημέρωσης – παρακολούθησης. Πρόκειται για μια «One-Stop-Shop» ψηφιακή πλατφόρμα πληροφόρησης, ενημέρωσης, εξυπηρέτησης με μετρήσιμο αποτέλεσμα ως προς τη μείωση της γραφειοκρατίας και του χρόνου εξυπηρέτησης και τη διαφάνεια για πολίτη και επιχειρηματία.</p>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ- ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΜΕΡΟΥΣ Α’	
	Το Έβδομο Κεφάλαιο περιλαμβάνει τα άρθρα 19 και 20, με τα οποία εισάγεται εξειδικευμένο πλαίσιο κυρώσεων για την παραβίαση των διατάξεων του Α’ Μέρους, ώστε η επιβολή των προστίμων να είναι, για κάθε μεμονωμένη περίπτωση, αποτελεσματική, αναλογική και αποτρεπτική.

19,20	<p><u>Ποινικές κυρώσεις:</u> Γίνεται λεπτομερής αναφορά στις αξιόποινες πράξεις πλοιάρχου/ κυβερνήτη που επισύρουν ποινή φυλάκισης.</p> <p><u>Διοικητικές κυρώσεις:</u> Η παρ. 1 ορίζει τα όρια των προστίμων για κάθε παράβαση των διατάξεων του Μέρους Α΄ του παρόντος νόμου και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτών, με την επιφύλαξη των ειδικότερων προστίμων που προβλέπονται στην παρ. 2. Στην παρ. 2, οι περ. (α) έως (δ) προβλέπουν, κατά εξατομικευμένο τρόπο, τα πρόστιμα που επιβάλλονται για μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αφορούν στην καταχώριση στοιχείων πλοίου στο e - Μητρώο Πλοίων, ως αυτές απορρέουν από την κ.υ.α. της παρ. 2 του άρθρου 20. Σημειώνεται ότι, σε σχέση με το κυρωτικό πλαίσιο του ν. 4256/2014, εισάγεται, ως περ. (δ), η επιβολή προστίμου για την περίπτωση διαπίστωσης, κατόπιν ελέγχου από τις αρμόδιες Αρχές, μη καταχώρισης μεταβολής στοιχείων πλοίου στο e - Μητρώο Πλοίων, ενώ στην περ. (β) καθορίζεται διαφορετικό πρόστιμο για εκπρόθεσμη υποβολή έντυπης αίτησης για καταχώριση μεταβολής στοιχείων πλοίου. Η περ. (ε) εισάγει αυστηρό εύρος προστίμου για την περίπτωση διαπίστωσης παράνομης εκτέλεσης σύμβασης ναύλωσης, εντός της ελληνικής επικράτειας, από πλοίο αναψυχής χαρακτηρισμένο ως ιδιωτικό ή από επαγγελματικό πλοίο αναψυχής που δεν κατοχυρώνει δικαίωμα δραστηριοποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 3 ή το άρθρο 8, ήτοι ούτε είναι καταχωρισμένο στο e - Μητρώο Πλοίων, ούτε διαθέτει την Άδεια του άρθρου 8 αλλά και ούτε έχει καταβάλει το Τέλος της περ. (β) της παρ. 1. Συναφώς, διευκρινίζεται ότι σε περίπτωση διαπίστωσης παραβίασης διάταξης του Μέρους Α΄ από επαγγελματικό πλοίο αναψυχής που είναι καταχωρισμένο στο e - Μητρώο Πλοίων, επιβάλλονται τα πρόστιμα της παρ. 1. Στις περ. (στ) και (ζ), γίνεται αναφορά στις διατάξεις του Μέρους Α΄, των οποίων οι κυρώσεις επιβάλλονται σύμφωνα με διατάξεις άλλης νομοθεσίας. Με την περ. (η), προβλέπεται αύξηση του πρόστιμου που επιβάλλεται κατά πλοιάρχου ή κυβερνήτη ιδιωτικού πλοίου αναψυχής για παραβίαση των διατάξεων της παρ. 4 του άρθρου 13 και των παρ. 4, 5 του άρθρου 14. Με την περ. (η) εισάγονται κυρώσεις που αφορούν, συγκεκριμένα, στο άρθρο 17. Ως προς τα πλοία της παρ. 3 υπόψη άρθρου, οι κυρώσεις διαφοροποιούνται, βάσει του εάν πρόκειται για πλοίο μη ασφαλισμένο ή πλοίο ασφαλισμένο επί του οποίου δεν φέρεται το πιστοποιητικό ασφάλισης, ενώ για τα πλοία των παρ. 2 και 4 ισχύει ότι, σε περίπτωση διαπίστωσης παραβίασης διατάξεων της νομοθεσίας που μνημονεύεται σε αυτές, επιβάλλονται οι κατά περίπτωση, προβλεπόμενες κυρώσεις. Με την περ. (ι) θεσπίζεται πρόστιμο που επιβάλλεται με απόφαση του Γενικού Διευθυντή Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υ.ΝΑ.Ν.Π. για τη μη συμπλήρωση των ημερών της περ. (β) της παρ. 6 του άρθρου 21. Στην παρ. 3, περιλαμβάνεται κατ' αντίστοιχο τρόπο το περιεχόμενο των περ. (στ) έως (θ) της παρ. 1 και της παρ. 4 του άρθρου 13 του καταργούμενου ν. 4256/2014.</p>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ - ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ & ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕΡΟΥΣ Α΄	
21	<p>Στο προτεινόμενο άρθρο 21 , για λόγους καλής νομοθέτησης, αναφέρονται, συγκεντρωτικά οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Μέρους Α΄, δια των οποίων ρυθμίζονται με τρόπο ορισμένο και συγκεκριμένο κατά περιεχόμενο, το αντικείμενο, ο σκοπός, τα όργανα και η έκταση εφαρμογής τους. Μέσω των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση των παραγράφων υπόψη άρθρου, προβλέπονται και καθορίζονται λεπτομερειακά θέματα, μερικότερες περιπτώσεις, ειδικότερες ρυθμίσεις και τεχνικά ζητήματα, που δεν ενδείκνυται να νομοθετηθούν τυπικά, αλλά μέσω δευτερογενούς νομοθεσίας, που κρίνεται πιο ελαστική και πιο πρόσφορη. Σε κάθε εξουσιοδοτική διάταξη της οποίας η κανονιστική πράξη που προβλέπει, έχει εκδοθεί και εφαρμόζεται, αυτή αναφέρεται ειδικότερα και ισχύει έως την έκδοση της νέας πράξης.</p>

22	<p>Οι παρ. 1 - 7 του προτεινόμενου άρθρου 22 περιλαμβάνουν ρυθμίσεις που αφορούν σε άδειες του ν. 2743/1999 ή προσωρινές άδειες της παρ. 8 του άρθρου 15 του ν. 4256/2014 που εξακολουθούν να παραμένουν σε ισχύ και κατόπιν της έναρξης ισχύος του παρόντος, λόγω της μη καταχώρισης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής που τις διαθέτουν στο e - Μητρώο Πλοίων και δεδομένου ότι για τον σκοπό αυτό έχει υποβληθεί εμπρόθεσμη αίτηση. Με τις παρ. 1 έως 4, επαναξιολογούνται, επικαιροποιούνται και περιγράφονται με σαφήνεια οι διατάξεις του άρθρου 15 του καταργούμενου ν. 4256/2014 που εξακολουθούν να εφαρμόζονται για τις άδειες του προηγούμενου εδαφίου για το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί έως την καταχώρισή τους στο e - Μητρώο Πλοίων. Ειδικότερα, στην παρ. 5 ρυθμίζεται το ζήτημα της προθεσμίας των πέντε (5) ετών, σύμφωνα με την περ. (β) της παρ. 4 του άρθρου 15 του ν. 4256/2014, για την υποβολή αίτησης για τροποποίηση πράξης περί εκούσιας παύσης ή διαπίστωσης της αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος επαγγελματικής άδειας του ν. 2743/1999. Επί πράξεων για εκούσια ή διαπίστωση αυτοδίκαιης παύσης που θα εκδοθούν σύμφωνα με το προτεινόμενο άρθρο 21 για άδειες του ν. 2743/1999 ή προσωρινές άδειες της παρ. 8 του άρθρου 15 του ν. 4256/2014, παρέχεται η δυνατότητα υποβολής αίτησης στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την τροποποίηση αυτών, εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από την έκδοσή τους και την αμελλητί, εκ μέρους της επισπεύδουσας Διεύθυνσης, κοινοποίηση της πράξης στον ενδιαφερόμενο. Με την παρ. 6, εισάγονται ρυθμίσεις που αφορούν σε πλοία με άδειες του ν. 2743/1999 ή προσωρινές άδειες του ν. 4256/2014 για τα οποία έχει πραγματοποιηθεί, εμπρόθεσμα, η διαδικασία για καταχώρισή τους στο e - Μητρώο Πλοίων και στην υποχρέωση για συμπλήρωση ελάχιστων ημερών ναύλωσης, για το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την ημερομηνία υποβολής αίτησης και υποβολής των απαιτούμενων δικαιολογητικών έως την καταχώριση. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι εφόσον η καταχώριση ολοκληρωθεί έως και τις 31.12.2022, δεν υπέχουν υποχρέωση για συμπλήρωση ελάχιστων ημερών ναύλωσης, ενώ εάν η καταχώριση ολοκληρωθεί από 1ης.1.2023 και εντεύθεν, θα πρέπει να συμπληρωθούν κατ' ελάχιστον, ημέρες ναύλωσης ανά, ολοκληρωμένο, ημερολογιακό έτος και αρχής γενομένης από 1ης.1.2022. Στις παρ. 7 και 8 περιγράφονται ρυθμίσεις επί διαδικαστικών θεμάτων που αφορούν στο ναυλοσύμφωνο, στην κατάσταση επιβαινόντων και στην ιδιοχρησιμοποίηση, προκειμένου για την ομαλή μετάβαση από το ισχύον καθεστώς μέχρι και την έναρξη της παραγωγικής λειτουργίας των ηλεκτρονικών εφαρμογών « e - Ναυλοσύμφωνο» και «e - Charter Permission». Στην παρ. 9 ρυθμίζεται, για το χρονικό διάστημα από την έναρξη εφαρμογής του παρόντος νόμου έως και την έναρξη της παραγωγικής λειτουργίας των ηλεκτρονικών εφαρμογών « e - Charter Permission» και «e - TERPADAH», το ζήτημα της δραστηριοποίησης των, μη καταχωρισμένων στο e - Μητρώο Πλοίων, επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 3 του καταργούμενου ν. 4256/2014, λογίζονται ως ιδιωτικά, γεγονός που παύει να ισχύει. Συγκεκριμένα, μέχρι την έναρξη λειτουργίας των εφαρμογών του προηγούμενου εδαφίου, τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, κατά την έννοια του άρθρου 1, υπό σημαία πλην της ελληνικής, που δεν έχουν καταχωριστεί στο e - Μητρώο, επιτρέπεται να εκτελούν σύμβαση ολικής ναύλωσης εντός της ελληνικής επικράτειας, μόνο όταν, ο τόπος: (α) παράδοσης και επαναπαράδοσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και (β) ο τόπος επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών, βρίσκονται στην αλλοδαπή.</p>
----	--

Δ. Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	-------------------------------

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων	Άρθρα 8,9,11	Άρθρα 8,9,11,16	Άρθρα 8,11,16	Άρθρα 8,9,15,16	
		Μείωση δαπανών	Άρθρα 2,8,12,18	Άρθρο 18	Άρθρα 4,5,6		
		Εξοικονόμηση χρόνου	Άρθρο 18	Άρθρο 18	Άρθρο 18		
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	Άρθρα 2, 8,9,12 -14,18	Άρθρα 2,8,9,12-14,18	Άρθρα 2,8,9,12-14,18		
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	Άρθρο 18	Άρθρα 16,18			Άρθρα 16,18
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών	Άρθρα 1 - 22	Άρθρα 1 - 22	Άρθρα 1 - 22		
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	Άρθρα 1 - 22	Άρθρα 1 - 22	Άρθρα 1 - 22		
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	Άρθρα 18,19,20,22	Άρθρα 18,19,20,22	Άρθρα 18,19,20,22		
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Τα βασικά χαρακτηριστικά της ωφέλειας στην οποία προσβλέπει η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση, συνίστανται:

- Στη δημιουργία ενός συνεκτικού και εκσυγχρονισμένου νομοθετήματος αναφορικά με τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων,
- στην απελευθέρωση της δραστηριοποίησης επαγγελματικών πλοίων αναψυχής στη χώρα, υπό όρους και προϋποθέσεις,
- στη θέσπιση διαδικασιών υλοποιούμενων μέσω ψηφιακών εφαρμογών – διασυνδεδεμένων με υφιστάμενα Μητρώα και εφαρμογές, που θα συμβάλλουν στη μείωση του γραφειοκρατικού βάρους, μέσω της απλούστευσης και της, σταδιακά, πλήρους ψηφιοποίησης των τηρούμενων διαδικασιών,
- στη δημιουργία ενός συνόλου προβλέψεων για την καταπολέμηση της αδήλωτης εργασίας βοηθητικού προσωπικού, που απασχολείται σε μη ναυτικές ειδικότητες και για τη δημιουργία προϋποθέσεων αύξησης της απασχόλησης Ελλήνων & Ευρωπαίων ναυτικών,
- στην ενίσχυση του εγχώριου cluster του yachting, στη στήριξη της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης και της νησιωτικής τουριστικής δραστηριότητας, ειδικότερα.

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης	ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία	✓	✓	✓		✓
		Υποδομή / εξοπλισμός	✓				
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκομένων	✓	✓			
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης	✓	✓			
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση	✓	✓			
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση	✓	✓			
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Προκειμένου για την άμεση υλοποίηση των νέων ρυθμίσεων που εισάγονται με το προτεινόμενο νομοσχέδιο και τη μεγιστοποίηση της ωφέλειας που επιδιώκεται να επιτευχθεί σε όρους αποτελεσματικότητας - χρησιμότητας και κοινωνικού οφέλους σε σχέση με το, μη αποτιμητό σε χρήμα, κόστος, απαιτούνται η ουσιαστική ενεργοποίηση, η διαρκής συνεργασία, η έγκαιρη προετοιμασία και ο στοχευμένος σχεδιασμός, εκ μέρους των συναρμόδιων - επισπευδουσών Υπηρεσιών. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κατέχει, επιπρόσθετα, τον εποπτικό ρόλο για την επίτευξη των στόχων που προωθούνται δια της παρούσης νομοθετικής πρωτοβουλίας και κυρίως αυτού της θέσπισης ενός σύγχρονου, ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού νομοθετικού πλαισίου δραστηριοποίησης πλοίων αναψυχής, το οποίο, μέσω της ενσωμάτωσης κατάλληλης δευτερογενούς νομοθεσίας, θα καθίσταται ευέλικτο, λόγω της αναγκαιότητας για τακτική αξιολόγηση των κρίσιμων στοιχείων του, με μεταβλητό χαρακτήρα, προκειμένου αυτό να διατηρείται διαρκώς ανταγωνιστικό και να παρέχει τη νομοθετική δυνατότητα περί διαχείρισης των αναγκών αλλαγών κατά την εκτέλεση ανταπόκρισης στις διαφαινόμενες προκλήσεις του δυναμικά αναπτυσσόμενου κλάδου του yachting. Παράλληλα απαιτείται και η άμεση εξοικείωση, εκ μέρους των ενδιαφερόμενων μερών στα οποία αφορά, κυρίως με τις νέες διαδικασίες που προβλέπονται και τα νέα ψηφιακά εργαλεία που εισάγονται για την υλοποίησή τους. Αναντίρρητα, η διαρκής αξιολόγηση και η ανάπτυξη των ηλεκτρονικών εφαρμογών μετά την έναρξη της λειτουργίας τους, είναι παράγοντες που θα συμβάλλουν καθοριστικά στην αποδοτικότητα και στην αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης ρύθμισης.

20. Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου	ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
				Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους	✓		

		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων	✓				
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης	✓				
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων	✓	✓			
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Η αβέβαιη παράμετρος που δύναται να αποτελέσει ενδεχόμενο κίνδυνο για την εφαρμογή των νομοθετικών ρυθμίσεων, όσον αφορά στις καινοτομίες που εισάγονται, είναι αυτή της πιθανότητας καθυστέρησης - μη έγκαιρης κατάρτισης της απαιτούμενης δευτερογενούς νομοθεσίας, και του σχεδιασμού και της λειτουργίας των νέων ψηφιακών εργαλείων που προβλέπονται, δια των οποίων καθίσταται, ως επί το πλείστον, εφικτή η υλοποίησή τους. Ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος αντιμετώπισής του, είναι η ορθή και έγκαιρη κατανομή και διαχείριση των απαιτούμενων πόρων, η ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης αλλά και η διαρκής αξιολόγησή τους, θεωρώντας δεδομένη τη συνεργασία και τη διεπαφή που θα πρέπει να υπάρχει μεταξύ των συναρμόδιων Υπηρεσιών της Δημόσιας Διοίκησης και της Αγοράς.

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη). Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.

Ε. Έκθεση Διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς	
	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	Κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας και πριν την έναρξη της ηλεκτρονικής δημόσιας διαβούλευσης, υπήρχε διαρκής συνεργασία και έγιναν διαβουλεύσεις με λοιπά Υπουργεία - Υπηρεσίες, για τις διατάξεις για τις οποίες υφίσταται συναρμοδιότητα και για τις κατ' εξουσιοδότηση κανονιστικές πράξεις, για τις οποίες είτε το Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής είναι επισπεύδον και οι λοιποί αρμόδιοι Υπουργοί είναι συνυπογράφωντες, είτε άλλο Υπουργείο είναι επισπεύδον και ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι συνυπογράφων, κατά λόγο αρμοδιότητας. Ειδικότερα, έλαβε χώρα διαβούλευση με: το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης, το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών
	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	

	Υποθέσεων, την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων και το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Επίσης, ελήφθησαν υπόψη οι προτάσεις και τα αιτήματα των Φορέων του Κλάδου, που έχουν υποβληθεί κατά την τελευταία διετία.
Διεθνής διαβούλευση	

Στ. Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	<ul style="list-style-type: none"> - Παρ. 1 άρθρου 5 και παρ. 2 άρθρου 106 (επιχειρηματική – οικονομική ελευθερία) - Άρθρο 5Α (κοινωνία της πληροφορίας) - Άρθρο 22 (θεσμική εγγύηση της εργασίας/κοινωνική ασφάλιση εργαζομένων) - Παρ. 4 άρθρου 101 (προστασία της νησιωτικότητας) 	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
	Κανονισμός	<p><u>Άρθρα 7, 8, 16 & 22:</u> Η προτεινόμενη νομοθετική πρωτοβουλία λαμβάνει υπόψη τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα η εφαρμογή του οποίου είναι υποχρεωτική για τη χώρα μας.</p> <p>Άρθρο 11 παρ. 2 υποπερ. βά': Στο άρθρο 11 παρ. 4 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (Ε.Κ.) 883/2004, προβλέπεται η δυνατότητα εφαρμογής της κοινωνικής ασφάλισης στο κράτος μέλος της Ε.Ε. όπου δραστηριοποιείται επαγγελματικά το πλοίο, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει.</p>
	Οδηγία	<p><u>Άρθρα 7, 8, 16 & 22:</u> Η προτεινόμενη νομοθετική πρωτοβουλία λαμβάνει υπόψη τις διατάξεις της οδηγίας 206/112/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Νοεμβρίου 2006 σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας των οποίων η εφαρμογή είναι υποχρεωτική για τη χώρα μας (ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο με τις διατάξεις του Κώδικα ΦΠΑ).</p>
	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	

Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
Διεθνείς συμβάσεις	

27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών
------------	--

	<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο	
Ανεξάρτητη Αρχή	

28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία
------------	--

	<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Ζ. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων		
Αρθ.	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης	Υφιστάμενες διατάξεις

Η Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων		
Άρθρο	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας
2,3 7 - 10, 12, 15, 16, 22,		<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Οικονομικών • Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε) 	<ul style="list-style-type: none"> • e - Μητρώο Πλοίων • Καθορισμός οφειλών επαγγελματικού πλοίου αναψυχής (ε-π/α-ψ πλοίου) καταχωρισμένο στο e - Μητρώο Πλοίων, εξαιτίας της μη συμπλήρωσης των υποχρεωτικών ελαχίστων ημερών ναύλωσης • Καθορισμός όρων και οι προϋποθέσεων για την τήρηση των υποχρεώσεων των πλοίων του άρθρου 8, σύμφωνα με τις διατάξεις της ενωσιακής και εθνικής φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας & ειδικότερα περί της καταβολής (ή νόμιμης απαλλαγής) Φ.Π.Α. επί του ναύλου για την έκδοση «Άδειας εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής αναγνωρισμένου σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας» • Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ. • Ναυλοσύμφωνο ε - π/α-ψ πλοίου καταχωρισμένο στο e - Μητρώο Πλοίων • Ιδιοχρησιμοποίηση ε - π / α-ψ πλοίου • Δυνατότητα εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων από ε-π / α-ψ πλοία κενά επιβατών • Καθορισμός οφειλών ε-π / α-ψ πλοίου με άδεια του ν. 2743/1999 ή προσωρινή άδεια του ν. 4256/2014
3		<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Οικονομικών • Υπουργείο Εσωτερικών • Υπουργείο Τουρισμού • Α.Α.Δ.Ε 	<ul style="list-style-type: none"> • Δικαίωμα εκναύλωσης ε-π / α-ψ πλοίου καταχωρισμένο στο e - Μητρώο Πλοίων, από τουριστικά γραφεία
		<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Ανάπτυξης & Επενδύσεων 	<ul style="list-style-type: none"> • Χρηματοδοτική μίσθωση ε/π πλοίων αναψυχής
17		<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Ανάπτυξης & Επενδύσεων • Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ασφάλιση πλοίων αναψυχής και επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων

11		<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Εργασίας & Κοινωνικών Υποθέσεων • Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ασφάλιση απογεγραμμένων και μη ναυτικών, σε πλοία αναψυχής και ε/π τουριστικά ημερόπλοια
18		<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης • Υπουργείο Οικονομικών • Α.Α.Δ.Ε 	<ul style="list-style-type: none"> • e - Μητρώο Πλοίων • Παραγωγική λειτουργία ηλ/κής εφαρμογής «e - Ναυλοσύμφωνο» • Δημιουργία ηλ/κής εφαρμογής «e - ΤΕΡΑΔΑΗ» • Δημιουργία ηλ/κής εφαρμογής «e - Charter Permission» • Διασύνδεση ψηφιακών εφαρμογών & πληροφοριακών συστημάτων που προβλέπονται στο προτεινόμενο νομοσχέδιο και λοιπών που αφορούν στα πλοία του παρόντος νόμου
19,20		<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Οικονομικών • Υπουργείο Δικαιοσύνης 	<ul style="list-style-type: none"> • Καθορισμός ορίων – είσπραξη προστίμων • Ποινικές κυρώσεις

32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων			
-----	--	--	--	--

Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)
21 § 1 περ. (α)	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορίζονται τα κριτήρια και οι ειδικότερες προδιαγραφές της περ. (ε) του άρθρου 1, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, οι διαδικασίες ελέγχου και εξέτασης των στοιχείων τεκμηρίωσης και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τον χαρακτηρισμό επαγγελματικού ή ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, ως παραδοσιακού.	Όποτε απαιτηθεί
21 § 1 περ. (β)	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορίζονται τα κριτήρια και οι ειδικότερες προδιαγραφές της περ. (η) του άρθρου 1, οι διαδικασίες ελέγχου και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τον χαρακτηρισμό επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, ως ιστιοφόρου.	Όποτε απαιτηθεί
21 § 1 περ. (γ)	Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (γνώμη) 	Καθορίζονται τα πάσης φύσεως αποδεικτικά ικανότητας, για τη διακυβέρνηση πλοίου αναψυχής, για το οποίο δεν υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την τεκμηρίωση των προσόντων του, ημεδαπού ή αλλοδαπού, κυβερνήτη του.	Όποτε απαιτηθεί
21 § 2	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης 	Καθορίζονται: (α) οι όροι της λειτουργίας και της πρόσβασης στην εφαρμογή, η διαλειτουργικότητα με	Όποτε απαιτηθεί

		<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Οικονομικών • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Α.Α.Δ.Ε. (εισήγηση) 	<p>συστήματα τρίτων φορέων του δημοσίου τομέα, (β) οι διαδικασίες διαβίβασης των απαιτούμενων πληροφοριών για την εφαρμογή του e – Μητρώου Πλοίων και οι αρμόδιες Υπηρεσίες έγκρισής τους, (γ) οι διαδικασίες, τα δικαιολογητικά, οι προθεσμίες και τα υπόχρεα πρόσωπα για την καταχώριση των στοιχείων της παρ. 3 και τη μεταβολή τους, (δ) οι διαδικασίες για την απενεργοποίηση καταχωρισμένου πλοίου και την εκ νέου ενεργοποίησή του, καθώς και κάθε άλλο θέμα, σχετικό με την εγγραφή πλοίου στο Μητρώο και την ανάπτυξη της εφαρμογής.</p>	
21 § 3 περ. (α)	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την έκδοση, το υπόδειγμα του τύπου και των αναγραφόμενων πεδίων και στοιχείων του Πιστοποιητικού Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Π.Ε.Ξ.Ε.Π.Α.), της περ. (γ) της παρ. 2 του άρθρου 3, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	Όποτε απαιτηθεί
21 § 3 περ. (β)	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Εσωτερικών • Υπουργείο Οικονομικών • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Τουρισμού 	Καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ίδρυση και λειτουργία των ναυλομεσιτικών γραφείων της παρ. 5 του άρθρου 3 .	Όποτε απαιτηθεί
21 § 4 περ. (α)	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορίζονται ο τύπος, τα στοιχεία, η ισχύς και κάθε λεπτομέρεια σχετική με το Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικών Πλοίων Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.) της παρ. 2 του άρθρου 4.	Εφόσον απαιτηθεί
21 § 4 περ. (β)	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε αναγκαία διαδικασία και λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρ. 4 του άρθρου 4	Εντός του 2022
21 § 5	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Οικονομικών • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής 	Εξειδικεύεται ο τρόπος προσδιορισμού της ημερομηνίας από την οποία οφείλονται ο Φ.Π.Α., οι δασμοί και οι φόροι που αφορούν σε επαγγελματικό πλοίο αναψυχής που δεν εκπληρώνει την υποχρέωση εκτέλεσης του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα σχετικό με την πράξη της παρ. 1 του άρθρου 7.	Όποτε απαιτηθεί
21 § 6 περ. (α)	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Οικονομικών • Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης 	Καθορίζονται: (α) οι όροι της λειτουργίας και της πρόσβασης στην ηλεκτρονική εφαρμογή «e - Charter Permission», η διαλειτουργικότητα με συστήματα τρίτων φορέων του δημοσίου τομέα, (β) τα απαιτούμενα	Έως 04 - 2022

		<ul style="list-style-type: none"> • Α.Α.Δ.Ε. (εισήγηση) 	<p>στοιχεία και οι διαδικασίες: για την έκδοση - διακοπή - ακύρωση - τροποποίηση της άδειας της περ. (α) της παρ. 1 του άρθρου 8 ή για την καταχώριση της ιδιοχρησιμοποίησης του πλοίου ή εκτέλεσης μεμονωμένων κινήσεων του πλοίου κενού επιβατών, καθώς και των επιβαινόντων του, (γ) οι υπόχρεοι για την καταχώριση των απαιτούμενων στοιχείων και οι αρμόδιες Υπηρεσίες ελέγχου των καταχωρισμένων στοιχείων και έγκρισης της άδειας, (δ) το υπόδειγμα της άδειας στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα και ο τρόπος υπολογισμού της χρονικής διάρκειάς της, (ε) ο χρόνος διατήρησης των καταχωρισμένων στοιχείων, η επεξεργασία και διασφάλιση της προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και κάθε άλλο θέμα, αναγκαίο για τη λειτουργία και την ανάπτυξη της ηλεκτρονικής εφαρμογής της περ. (α) της παρ. 1 του άρθρου 8, σε συνδυασμό με την παρ. 2 του άρθρου 18.</p>	
21 § 6 περ. (β) υποπερ. βα΄	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Οικονομικών • Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης • Α.Α.Δ.Ε. (εισήγηση) 	<p>Καθορίζονται: (α) οι όροι της λειτουργίας και της πρόσβασης στην ηλεκτρονική εφαρμογή «e - ΤΕΠΑΔΑΧ», η διαλειτουργικότητα με συστήματα τρίτων φορέων του δημοσίου τομέα, (β) ο τρόπος, η διαδικασία και ο χρόνος απόδοσης του Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ., καθώς και κάθε άλλο θέμα, αναγκαίο για τη λειτουργία και την ανάπτυξη για την ηλεκτρονική εφαρμογή του άρθρου 9, σε συνδυασμό με την παρ. 3 του άρθρου 18.</p>	Έως 04 - 2022
21 § 6 περ. (β) υποπερ. ββ΄	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Οικονομικών 	<p>Δύνεται να τροποποιούνται οι τιμές των παραμέτρων «Β» και «ο.χ.» του τύπου προσδιορισμού του Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ. των περ. (β) και (γ) της παρ. 2 του άρθρου 9.</p>	Όποτε απαιτηθεί
21 § 6 περ. (β) υποπερ. βγ΄	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής • Υπουργείο Οικονομικών 	<p>Ορίζονται: (α) η μέγιστη διάρκεια της άδειας της περ. (γ) της παρ. 1 του άρθρου 8 και (β) η τιμή της παραμέτρου «μ» του τύπου προσδιορισμού του Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ. της περ. (γ) της παρ. 2 του άρθρου 9 και η οποία θα ισχύει από την 1η Ιανουαρίου του ίδιου έτους.</p>	εντός μηνός Ιανουαρίου εκάστου έτους – 1 ^η εφαρμογή 01. 2023
21 § 6 περ. (γ)	Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Οικονομικών • Α.Α.Δ.Ε. 	<p>Καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την τήρηση των υποχρεώσεων των πλοίων του άρθρου 8, σύμφωνα με τις διατάξεις</p>	Έως 04 - 2022

			της ενωσιακής και εθνικής φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	
21 § 7 περ. (α)	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Δύναται να ρυθμίζεται η έκδοση εισιτηρίων της παρ. 2 του άρθρου 10, με ηλεκτρονικό τρόπο.	Εφόσον απαιτηθεί
21 § 7 περ. (β)	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις για την προσβασιμότητα, στα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, σε άτομα με αναπηρία, τη σχετική εκπαίδευση του πληρώματος και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	Εντός του 2022
21 § 8	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορίζεται η οργανική σύνθεση πληρώματος των πλοίων αναψυχής για τα οποία υφίσταται υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης, σύμφωνα με το άρθρο 11 και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	Όποτε απαιτηθεί
21 § 9 περ. (α)	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής Υπουργείο Οικονομικών 	Καθορίζονται, στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, υπόδειγμα του ναυλοσυμφώνου του άρθρου 12 και το οποίο αφορά στα πλοία της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 3, οι βασικοί όροι αυτού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.	Εφόσον απαιτηθεί και σε συνδυασμό με τις κ.υ.α. της περ. (β)
21 § 9 υποπερ. βα'	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής Υπουργείο Οικονομικών Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης Α.Α.Δ.Ε. (εισήγηση) 	Καθορίζονται: (α) οι όροι της λειτουργίας και της πρόσβασης στην εφαρμογή, η διαλειτουργικότητα με συστήματα τρίτων φορέων του δημοσίου τομέα, (β) οι διαδικασίες και οι υπόχρεοι για την καταχώριση/αποδοχή των απαιτούμενων στοιχείων του ναυλοσυμφώνου ή της ιδιοχρησιμοποίησης και των επιβαινόντων επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, ο τρόπος υπολογισμού του συνόλου των ωρών ναύλωσης, (γ) το υπόδειγμα της κατάστασης επιβαινόντων στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα, (δ) ο χρόνος διατήρησης των καταχωρισμένων στοιχείων, η επεξεργασία και διασφάλιση της προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και κάθε άλλο θέμα, αναγκαίο για τη λειτουργία και την ανάπτυξη της ηλεκτρονικής εφαρμογής της περ. (α) της παρ. 1 του άρθρου 18.	Εντός του 2022
21 § 9 υποπερ. ββ'			Καθορίζονται οι λεπτομέρειες υλοποίησης της σύναψης σύμβασης ολικής ναύλωσης επαγγελματικού	Εντός του 2022

			πλοίου αναψυχής με ηλεκτρονικό τρόπο.	
21 § 10	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Δύναται να μεταβάλλονται τα επιτρεπόμενα ποσοστά οριστικής αποβίβασης επιβατών της περ. (β) της παρ. 2 του άρθρου 13.	Εφόσον απαιτηθεί
21 § 11 περ. (α)	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης 	Καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις για την έκδοση, με ηλεκτρονικό τρόπο, των αδειών απόπλου και κατάπλου του άρθρου 14, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	
21 § 11 περ. (β)		<ul style="list-style-type: none"> Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης 	Δύναται να καθορίζονται, με ηλεκτρονικό τρόπο, η ηλεκτρονική έγκριση θέσης ελλιμενισμού και η ηλεκτρονική υποβολή τελών για τα πλοία που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Μέρους Α' του παρόντος νόμου.	
21 § 12	Υ.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής	Δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος των ασφαλιστικών ποσών της παρ. 3 του άρθρου 17, να καθορίζονται ασφαλιστικά ποσά αναλόγως της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου και να ρυθμίζεται κάθε άλλο αναγκαίο θέμα σχετικό με την ασφάλιση πλοίων αναψυχής και επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων.	Όποτε απαιτηθεί
21 § 13	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης 	Καθορίζονται: (α) ο τρόπος χρηματοδότησης της σύστασης και της λειτουργίας της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης Πληροφόρησης και Εξυπηρέτησης της παρ. 4 του άρθρου 18, (β) τα δεδομένα που καταχωρίζονται, (γ) ο χρόνος υποβολής τους, οι ευθύνες των υπόχρεων, (δ) οι όροι, οι προϋποθέσεις και (ε) κάθε τεχνική ή άλλη λεπτομέρεια που σχετίζεται με την ηλεκτρονική διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των συστημάτων των εμπλεκόμενων φορέων και την εν γένει λειτουργία της.	Εντός του 2022
21 § 14	Κ.Υ.Α.	<ul style="list-style-type: none"> Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής Υπουργείο Οικονομικών 	Δύναται να τροποποιούνται τα όρια των προστίμων του άρθρου 19.	Όποτε απαιτηθεί

Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας

33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας;
34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;

35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
36.	<p>Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.</p>
Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας	
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου