

Αξιότιμε κ. Διευθυντά

1. Εκπροσωπούντες όλους τους ανά την Επικράτεια συναδέλφους μας, μετά των οποίων έχουμε ήδη έλθει σε προφορικές συνεννοήσεις αλλά και πολλαπλές συναντήσεις, με την επιστολή μας αυτή επιθυμούμε να θέσουμε υπόψη σας τα επόμενα:

1.1. Το νομικό καθεστώς δραστηριοποίησης των εκμισθωτών θαλάσσιων μέσων αναψυχής καθορίζεται από τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 20 (ΦΕΚ 444 Β' /99/26-04-1999), όπως ισχύει.

1.2. Ο πιο πάνω Κανονισμός από τη θέση του σε ισχύ μέχρι και σήμερα, έχει υποστεί πολλές τροποποιήσεις από ισάριθμους άλλους Γενικούς Κανονισμούς Λιμένων.

1.3. Ενόψει του γεγονότος αυτού αλλά και για λόγους συμπερίληψης και κατά συνέπεια ρύθμισης, με κανονιστική πράξη, των προϋποθέσεων κίνησης και κυκλοφορίας, που σήμερα καθορίζονται με εγκυκλίους, διαφόρων άλλων καινοφανών θαλάσσιων μέσων αναψυχής, παρίσταται ανάγκη κωδικοποίησης και προσαρμογής των διατάξεών του, στη σημερινή πραγματικότητα και στις σύγχρονες απαιτήσεις.

1.4. Αντιλαμβανόμαστε ότι μια τέτοια προσπάθεια θα απαιτήσει, για την ολοκλήρωσή της ικανό χρονικό διάστημα.

1.5. Είναι αυτονόητο ότι το Σωματείο μας είναι στη διάθεσή σας, για να συνδράμει μια τέτοια πρωτοβουλία με τεκμηριωμένες προτάσεις, αποτέλεσμα της συσσωρευμένης μακρόχρονης εμπειρίας των μελών μας, στην καθημερινή άσκηση του επαγγέλματος του εκμισθωτή θαλάσσιων μέσων αναψυχής και ενασχολούμενοι με όλα τα είδη θαλάσσιων μέσων αναψυχής.

1.6. Στο επισυναπτόμενο στην παρούσα Υπόμνημά μας, περιγράφονται λεπτομερώς και αιτιολογούνται, κατά την άποψή μας, πλήρως οι προτάσεις/εισηγήσεις μας, με κυρίαρχη την απεξάρτηση της διαδικασίας χορήγησης και ανανέωσης αδειών θαλάσσιων μέσων αναψυχής από την προϋπόθεση προσκόμισης μισθωτηρίου συμβολαίου για την παραχώρηση του δικαιώματος απλής χρήσης κοινοχρήστου τμήματος επί του αιγιαλού. Τα τελευταία χρόνια βαίνει αυξανόμενο το πρόβλημα της αδυναμίας ορισμένων Ο.Τ.Α. Α' Βαθμού, να προβούν εγκαίρως στην ολοκλήρωση των απαιτούμενων διαδικασιών και στην υπογραφή των σχετικών συμβάσεων μίσθωσης, για την μεταβίβαση του δικαιώματος απλής χρήσης του αιγιαλού- παραλίας, με τους ενδιαφερόμενους - εκμισθωτές θαλάσσιων μέσων αναψυχής, ενώ σε πολλές περιπτώσεις οι διαδικασίες ολοκληρώνονται ετεροχρονισμένα, μετά το πέρας της θερινής περιόδου. Συνέπεια αυτού, εκμισθωτές που έχουν υποχρέωση ανανέωσης των αδειών τους εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, αδυνατούν να λάβουν την ανανέωση από τις Λιμενικές Αρχές της χώρας για την νόμιμη συνέχιση της δραστηριοποίησής τους, επειδή δεν διαθέτουν την απαιτούμενη νέα πράξη παραχώρησης του χώρου επί του αιγιαλού (σύμβαση μίσθωσης) για το επόμενο έτος, σε κάποιες δε περιπτώσεις συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται χωρίς άδεια.

Η επιχειρηματική δραστηριότητα των συναδέλφων που έχουν διαθέσει σημαντικά ποσά για την απόκτηση των θαλάσσιων μέσων αναψυχής ακολουθεί φθίνουσα

πορεία οδηγούμενη στον πλήρη αφανισμό της, ακριβώς λόγω των παράλογων απαγορευτικών διατάξεων του Κανονισμού, ενώ κραυγές αγωνίας και έντονα συναισθήματα απογοήτευσης κυριαρχούν σε όλους τους επαγγελματίες εκμισθωτές των θαλάσσιων μέσων αναψυχής.

Η Πολιτεία αντί να λαμβάνει μέτρα για την προσέλκυση αλλοδαπών τουριστών, έχει θεσμοθετήσει διατάξεις που μαθηματικά οδηγούν τους αλλοδαπούς / τουρίστες, κυρίως στην γείτονα Τουρκία αλλά και σε άλλους ευρωπαϊκούς ή μη, τουριστικούς προορισμούς, που είναι άκρως ανταγωνιστικοί έναντι της Ελλάδας.

2. Ενόψει του μικρού χρονικού διαστήματος που απομένει για την έναρξη της νέας θερινής/τουριστικής περιόδου, παρακαλούμε όπως δώσετε εντολή να εξετασθούν προς την κατεύθυνση να τροποποιηθούν οι διατάξεις του άρθρου 22 του πιο πάνω Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 20, που ρυθμίζουν την χορήγηση και ανανέωση των αδειών θαλασσιών μέσων αναψυχής, έτσι ώστε έγκαιρα να τεθούν σε ισχύ κατά/από την προσεχή τουριστική περίοδο, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην άμβλυση των δραστηριοτήτων μας και στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών τουριστικού ενδιαφέροντος προς όφελος και της εθνικής μας οικονομίας και της ανταγωνιστικότητας έναντι άλλων τουριστικών χωρών / προορισμών.

Σε αναμονή των πρωτοβουλιών του Υπουργείου σας.

ΑΙΤΗΜΑ 1ο

1. Αδειες εκμίσθωσης (άρθρο 22 παρ 1& 2 του Γ.Κ.Λ. 20), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

α) Το πρόβλημα.

Το ισχύον άρθρο 22 παρ. 1 προβλέπει τα εξής: «Η άδεια εκδίδεται από κατά το τόπο αρμόδιο Κεντρικό Λιμεναρχείο, Λιμεναρχείο, Υπολιμεναρχείο σε θέση (πόστο) από τις καθορισθείσες ή καθοριζόμενες, εφόσον συντρέχει εκτάκτως περίπτωση, από την Επιτροπή του άρθρου 35.» Οι έννοιες οι οποίες μνημονεύονται στην ως άνω διάταξη εμπίπτουν στην κατηγορία των αόριστων ή ευρείων νομικών εννοιών και η ερμηνεία τους γίνεται από το αρμόδιο προς εφαρμογή της διάταξης διοικητικό όργανο, εντός του πλαισίου του επιδιωκόμενου με αυτή σκοπού δημοσίου συμφέροντος, και με βάση γενικά και αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία στηρίζονται στην κοινή πείρα και λογική και έχουν άμεση σχέση με το ρυθμιστέο ζήτημα. Ωστόσο, η ρύθμιση αυτή εφαρμόζεται κατά τρόπο ανομοιόμορφο από την Διοίκηση, και εφαρμόζεται, παρανόμως μεν αλλά δικαιολογημένα με ευρύ τρόπο. Έτσι όμως, η ρύθμιση αυτή φαίνεται να αποκλίνει ουσιωδώς από τις αρχές της χρηστής διοίκησης, περιστελλεται η προστασία που παρέχει ο νόμος στο δικαίωμα για ανανέωση των παλαιών αδειών, και προσκρούει ευθέως στις εκ της αρχής του κράτους δικαίου συναγόμενες επιμέρους συνταγματικές αρχές της νομικής ασφάλειας και της προστατευόμενης εμπιστοσύνης.

β) Τι μπορεί να γίνει

Η εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αναψυχής σε μία καθορισθείσα θέση, είναι η εξουσία που απονέμεται από το δίκαιο στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο για την ικανοποίηση των έννομων συμφερόντων του. Το δικαίωμα αυτό δεν μπορεί να

ασκηθεί παρά μόνο από συγκεκριμένο φυσικό ή νομικό πρόσωπο και αφορά συγκεκριμένο τμήμα (πόστο) επί του αιγιαλού. Προς αποφυγή εσφαλμένων ερμηνειών, προτείνεται να απαλειφθεί ο όρος « από τις καθορισθείσες ή καθοριζόμενες, εφόσον υπάρχει εκτάκτως περίπτωση» και να αντικατασταθεί με τον όρο «από τις καθοριζόμενες, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερόμενου, από την Επιτροπή του άρθρου 35».

Περαιτέρω στο ίδιο άρθρο στην παρ. 2 καθιερώνεται ειδική διαδικασία «προέγκρισης», ενώ ο Κανονισμός στην παρ. 7 ορίζει περιοριστικά την απόσταση μεταξύ των θέσεων (πόστων) επί του αιγιαλού μεταξύ των εκμισθωτών.

Τυχόν απόρριψη της αίτησης του ενδιαφερομένου, επειδή δεν πληροί τα περιοριστικά κριτήρια της απόστασης, καταργεί συνεπώς την νομική σημασία κάθε περαιτέρω συναφούς κρίσης της Επιτροπής του άρθρου 35 ή πράξη της Διοίκησης. Νομοτεχνικά είναι σκόπιμο να αναφέρεται ρητά το ως άνω κριτήριο, προκειμένου να καθίσταται σαφές ότι παρέχεται το δικαίωμα στον ενδιαφερόμενο να ζητήσει μία θέση , που η απόστασή της απαγορεύεται να είναι μικρότερη των τριακοσίων (300) μέτρων από οποιοδήποτε άλλο παλαιό εκμισθωτή.

ΑΙΤΗΜΑ 2ο

2. Έκδοση και ανανέωση αδειών θαλάσσιων μέσων αναψυχής (παραχώρηση χρήσης χώρου επί του αιγιαλού).

α) Το πρόβλημα

Οι ρυθμίσεις, του εδαφίου α της παραγράφου 4 και της παραγράφου 12 του άρθρου 22 Γ.Κ.Λ. 20, εκ πρώτης όψεως και αφαιρούμενων των σημερινών περιστάσεων της λειτουργίας των αρμόδιων για τα ζητήματα αυτά υπηρεσιών, φαίνονται κατ' αρχάς εύλογες.

Είναι όμως, υπέρμετρα αυστηρές για όσους εκμισθωτές θαλάσσιων μέσων αναψυχής συναλλάσσονται με την διοίκηση και κυρίως άδικη , καθώς στην πράξη η διοίκηση μεταθέτει τις συνέπειες των δικών της δυσλειτουργιών σε εμάς.

Ταυτοχρόνως η συνέπεια ανάκλησης της άδειας λόγω μη εμπροθέσμου υποβολής της βεβαίωσης/πράξης του φορέα για την παραχώρηση τμήματος επί του αιγιαλού, αποτελεί ιδιαίτερα επαχθές μέτρο σε σχέση με το μέγεθος της ευθύνης του διοικούμενου.

Η συνέπεια αυτή φαντάζει ακόμη περισσότερο υπερβαλλόντως επαχθής εάν αναλογισθεί κανείς ότι, με βάση την έως σήμερα ασκούμενη διοικητική πρακτική ως προς την παραχώρηση δικαιώματος απλής χρήσης τμήματος αιγιαλού παρατηρείται το εξής φαινόμενο: Οι ενδιαφερόμενοι για την ανανέωση της άδειας τους, εντός της ανατρεπτικής προθεσμίας των τεσσάρων μηνών, που ορίζει ο κανονισμός, ζητούν την έκδοση της παραχωρητήριας πράξης και η διοίκηση για λόγους, που δε ανάγονται στην υπαιτιότητα του ενδιαφερομένου αδυνατεί να την εκδώσει έγκαιρα.

Σε κάθε περίπτωση, το γεγονός ότι τα όργανα που δρουν για λογαριασμό της Διοίκησης αδυνατούν να προβούν εγκαίρως στην ολοκλήρωση των απαιτούμενων

διαδικασιών και στην υπογραφή των σχετικών μισθωτηρίων συμβάσεων , ενώ σε πολλές περιπτώσεις οι σχετικές διαδικασίες ολοκληρώνονται ετεροχρονισμένα , μετά δηλαδή το πέρας της θερινής περιόδου, λειτουργεί ισοπεδωτικά και προσβάλλει την ανθρώπινη αξιοπρέπεια των εκμισθωτών θαλάσσιων μέσων αναψυχής, καθόσον ύστερα από πολλά χρόνια και αφού οι ίδιοι διαμόρφωσαν για τον εαυτό τους και τις οικογένειές τους ένα αποδεκτό επίπεδο διαβίωσης με βάση την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στην συγκεκριμένη θέση είτε απομακρύνονται βίαια από αυτή, είτε δραστηριοποιούνται χωρίς άδεια εκμίσθωσης(στην καλύτερη περίπτωση μέχρι το τέλος Ιουλίου κάθε έτους).

Ειδικότερα η διάταξη του εδαφίου α της παραγράφου 4 του άρθρου 22 ορίζει: «Η βεβαίωση απαιτείται ανεξάρτητα αν το σημείο εκκίνησης των εκμισθωμένων ή χρησιμοποιούμενων από τον εκμισθωτή μέσων είναι ή όχι επί του αιγιαλού»

Η παραχώρηση του δικαιώματος απλής χρήσης τμήματος αιγιαλού δεν αποτελεί διοικητική πράξη, αλλά πράξη διαχείρισης του δημοσίου σχετικά με την περιουσία του κατά τους κανόνες του ιδιωτικού δικαίου.

Εν προκειμένω, στις περιπτώσεις που ο εκμισθωτής δεν κάνει χρήση τμήματος αιγιαλού, είτε διότι η εκκίνηση και επιστροφή του σκάφους του γίνεται από πλωτή εξέδρα(θαλάσσιο σκί- αλεξίπτωτο κ.α.), είτε διότι η πρόσβαση των πελατών στα σκάφη του γίνεται από πλωτή εξέδρα (μηχανοκίνητα μικρά σκάφη), δηλαδή δεν αποκομίζει όφελος από την χρήση αιγιαλού, η υποχρεωτική εκμίσθωση τμήματος αιγιαλού δεν είναι νόμιμη και το δίκαιο δεν το επιτρέπει. Είναι αυτονόητο ότι η υποχρέωση προς πληρωμή γίνεται εφόσον αιτιωδώς, συνδέεται με την ασκούμενη επιχειρηματική δραστηριότητα.

β) Τι μπορεί να γίνει

Επισημαίνεται, αν και εκ του περισσού ότι ,δεν θα είναι ούτε νόμιμο ούτε δίκαιο να πληρώνουμε και για την υποτιθέμενη χρήση τμήματος του αιγιαλού και για την χρήση της πλωτής εξέδρας. Η νομοθετική επιμονή διατήρησης της διάκρισης, μόνο για τους εκμισθωτές θαλάσσιων μέσων αναψυχής, είναι αδικαιολόγητη και αντιβαίνει στη βασική αρχή του άρθρου 4 παρ 1 και 5 Συντ., δεδομένου ότι όλοι όσοι δραστηριοποιούνται στον θαλάσσιο τουρισμό διευκολύνονται από την απλή χρήση του αιγιαλού και της παραλίας(ημερόπλοια, καταδύσεις αναψυχής κ.α). Νομοτεχνικά είναι σκόπιμο να απεξαρτηθεί η διαδικασία έκδοσης και ανανέωσης αδειών θαλασσιών μέσων αναψυχής από την προϋπόθεση προσκόμισης πράξης παραχώρησης του δικαιώματος απλής χρήσης του αιγιαλού

Είναι δε, απολύτως προφανές και σαφές ότι το κοινόχρηστο τμήμα του αιγιαλού που γειτνιάζει προς τις επιχειρήσεις μας και τελεί σε άμεση χωρική ή τοπική σχέση με αυτές, είναι αναγκαίο για την λειτουργία των επιχειρήσεών μας και θα επιμένουμε στην παραχώρησή του . Όμως, υπό καμία λογική εκδοχή δεν μπορεί να είναι η απαραίτητη προϋπόθεση, χωρίς την οποία δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί ή ανανεωθεί άδεια εκμίσθωσης θαλασσιών μέσων αναψυχής.

ΑΙΤΗΜΑ 3ο

3 Διάρκεια ισχύος και ανανέωση αδειών

α) Το πρόβλημα

Σύμφωνα με την παράγραφο 13 του άρθρου 22 : «Η άδεια εκμίσθωσης ισχύει για το χρονικό διάστημα χρήσης του χώρου....Η άδεια ανανεώνεται εντός ανατρεπτικής προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών από την λήξη της ισχύος της....»

Η περιορισμένη διάρκεια των αδειών και η αβεβαιότητα στην ανανέωσή της σε συνδυασμό με τις ανεπαρκείς υπηρεσιακές δυνατότητες των αρμόδιων αρχών, στερεί από τις επιχειρήσεις μας την δυνατότητα στοιχειώδους βιοτικού σχεδιασμού και επιχειρηματικής προοπτικής ,επωφελούς τόσο για την εθνική οικονομία όσο και την ομαλή ένταξη των επιχειρήσεων μας στην παραγωγική διαδικασία.

Σημειωτέον εντέλει ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού στην υπ' αριθμ. 22/VII/ 2012 Γνωμοδότησή της σχετικά με την ανανέωση των αδειών θαλάσσιων μέσων αναψυχής επισημαίνει τα ακόλουθα: ‘‘ Σημειώνεται ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν υπεισέρχεται σε κρίση ως προς τα επιμέρους απαιτούμενα και διαδικασίες (λόγου χάριν, χρόνος ισχύος των αδειών και των πιστοποιητικών, διαδικασίες χορήγησης, ανανέωσης και αφαίρεσης/ ανάκλησης αυτών), που ορίζεται πάντοτε με Υπουργική Απόφαση. Ωστόσο πρέπει να επισημανθεί, ότι αυτά δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ελάχιστο μέτρο που απαιτείται για την διασφάλιση του επιδιωκόμενου ως άνω έννομων αγαθών και είναι σκόπιμο να απλοποιηθούν και να εκσυγχρονισθούν. Υπενθυμίζουμε τέλος, ότι οι υπέρμετρες γραφειοκρατικές διατυπώσεις συνεπάγονται αυξημένο κόστος για το κράτος και τους πολίτες, ενώ παρεμποδίζουν το δικαίωμα στην οικονομική και επαγγελματική ελευθερία’’.

Τουτέστιν η ανανέωση κατ' έτος των αδειών μας δεν είναι πρόσφορο, αναγκαίο και αναλογικό μέτρο, του επιδιωκόμενου να εξυπηρετηθεί λόγου δημοσίου συμφέροντος που σχετίζεται με την δημόσια τάξη και ασφάλεια, δεδομένου ότι αυτό μπορεί να εξασφαλισθεί με λιγότερο επαχθή μέτρα. Το δημόσιο συμφέρον εντοπίζεται σε αγαθά που αφορούν το γενικότερο κοινωνικό συμφέρον (ζωή, δημόσια υγεία, δημόσια ασφάλεια κ.α) και δεν συνδέεται με την παραχώρηση του δικαιώματος απλής χρήσης του αιγιαλού.

β) Τι μπορεί να γίνει

Σύμφωνα με την αρχή του άρθρου 25 παρ 1 Συντ., όπως έχει ερμηνευθεί από το ΣτΕ, ο νομοθέτης υποχρεούται να εξετάσει πριν από κάθε νομοθετική ρύθμιση, αν το προσδοκώμενο από αυτή αποτέλεσμα μπορεί να επιτευχθεί με άλλα ηπιότερα μέσα. Επομένως πρέπει να αποσυνδεθεί η ο χρόνος διάρκειας της ειδικής αυτής αστυνομικής φύσεως άδειας, που σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του νόμου 4152/2013 διατηρείται η ισχύς της για λόγους δημοσίου συμφέροντος που σχετίζεται με την δημόσια τάξη και ασφάλεια και την αποφυγή ατυχημάτων, από το χρόνο ισχύος της παραχωρητηρίας πράξης χρήσης τμήματος αιγιαλού.

Η διατήρηση της έκδοσης άδειας βασίζεται στο γεγονός ότι με τον περιορισμό αυτό προστατεύεται η ζωή και η ακεραιότητα των λουομένων και η ασφαλή μετακίνηση των θαλάσσιων μέσων αναψυχής. Συνεπώς και η διάρκεια ισχύος της άδειας συνδέεται αποκλειστικά και μόνο με την προστασία των έννομων αυτών αγαθών και όχι με την προστασία της Δημόσιας περιουσίας.

Εξάλλου το δημόσιο διαθέτει ελεγκτικές αρμοδιότητες για την προστασία των κοινοχρήστων χώρων αιγιαλού και παραλίας (δ/γμα 11/11-12-1929 Πρωτόκολλο

Καθορισμού Αποζημίωσης Αυθαίρετης Χρήσης, ν.263/1968, Πρωτόκολλο Διοικητικής Αποβολής, ν. 2971/2001 κ.α.) που ασκούνται από τις κατά τόπους Κτηματικές Υπηρεσίες.

Να εναρμονισθεί η διάταξη της παραγράφου 12 του άρθρου 22 με το ουσιαστικό περιεχόμενο της Υποπαραγράφου Ε του ν. 4152/2013 και την κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού και να τροποποιηθεί. Κρίνεται σκόπιμη η πρόβλεψη έκδοσης αορίστου χρόνου ή τουλάχιστον πενταετούς διάρκειας άδειας και η απλούστευση της διαδικασίας ανανέωσή της. σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις των παρ. 1 και 3 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (φ.ε.κ. Α΄44) για την αντικατάσταση πιστοποιητικών ή δικαιολογητικών με υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, προκειμένου να καθιερωθεί μία χρηστή διαδικασία ανανέωσης της άδειας.

ΑΙΤΗΜΑ 4ο

4 Οι λόγοι ύπαρξης και λειτουργίας των συλλογικών οργάνων της Διοίκησης (Επιτροπή άρθρ.35).

α) Το πρόβλημα

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 35 του Κανονισμού με απόφαση του προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής συγκροτείται Επιτροπή, η οποία κρίνει πλειονότητα θεμάτων που σχετίζονται άμεσα με την λειτουργία των επιχειρήσεων μας.

Η λειτουργία οργάνων με γνωμοδοτική αρμοδιότητα που παράγουν πράξεις προπαρασκευαστικές των εκτελεστών απαντάται σε κάθε κρατικό μηχανισμό και συγκροτούνται από άτομα με εξειδικευμένες γνώσεις, δηλαδή πρόσωπα τα οποία διαθέτουν τα απαραίτητα τυπικά προσόντα, που πιστοποιούν τις απαραίτητες γνώσεις για να διατυπώσουν εμπειριστατωμένη, τεχνοκρατικά άρτια και αμερόληπτη κρίση.

Η σύσταση και λειτουργία των συλλογικών οργάνων έχει επιταθεί πρωτίστως από την ανάγκη εφαρμογής της δημοκρατικής αρχής κατά την διαδικασία λήψης των διοικητικών αποφάσεων, αρχή που επιτάσσει την άμεση ή έμμεση συμμετοχή των διοικούμενων στην διαδικασία διαμόρφωσης των αποφάσεων που τους αφορούν. Επομένως ο αποκλεισμός των διοικούμενων από την Επιτροπή του άρθρου 35, δηλαδή ατόμων τα οποία διαθέτουν αποδεδειγμένη επαγγελματική ενασχόληση, εξειδικευμένες γνώσεις, και τεκμηριωμένη εμπειρία με τα ρυθμιστέα ζητήματα, αντιστρατεύεται την ως άνω αρχή, αλλά και το σκοπό του νομοθέτη.

Επιπλέον η υπάρχουσα ρύθμιση κατά την οποία στο συγκεκριμένο συλλογικό όργανο μετέχουν δύο εκλεγμένα πρόσωπα από την τοπική αυτοδιοίκηση Α΄ και Β΄ βαθμού αυξάνει την δυνατότητα επηρεασμού τους και δεν διασφαλίζονται τα εκέγγυα αμερόληπτης κρίσης και λειτουργία της.

β) Τι μπορεί να γίνει

Η αρχή της χρηστής διοίκησης γενικότερα, αλλά και η ανάγκη διασφάλισης του δικαιώματος απέναντι σε υπερβάσεις των ακραίων ορίων της διακριτικής ευχέρειας της διοίκησης, επιβάλλουν την υποχρέωση συμμετοχής στην Επιτροπή ενός εκπροσώπου του Πανελληνίου Συνδέσμου Προπονητών- Εκμισθωτών Θαλάσσιων Μέσων Αναψυχής.

Αυτή η συμμετοχή θα προσφέρει την δυνατότητα οι διοικούμενοι να αποδέχονται με μεγαλύτερη ευκολία τις διοικητικές αποφάσεις, ειδικότερα όταν αυτές αποβλέπουν στο δημόσιο συμφέρον και είναι αντίθετες προς τα στενά συμφέροντά τους. Κατά συνέπεια η συμμετοχή εκπροσώπου των διοικουμένων στη εν λόγω Επιτροπή υποβοηθά και στη νομιμοποίηση της διοικητικής δράσης από τους τελικούς αποδέκτες της.

Παραθέτουμε πιο κάτω αντίστοιχη, συναφή όμως ρύθμιση, που προβλέπεται από το π.δ. 219/2006 (φεκ 221 Α΄) «Περί καθορισμού των όρων και των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών γυμναστηρίων ή ιδιωτικών σχολών εκμάθησης αθλημάτων».

Άρθρο 9

1. Για την προστασία της υγείας των εκγυμναζόμενων και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, κατ' έτος με Απόφαση του οικείου Νομάρχη ορίζεται επιτροπή πιστοποίησης και ελέγχου η οποία απαρτίζεται:

α).....

β).....

γ).....

δ).....

ε) Έναν εκπρόσωπο του Πανελληνίου Συνδέσμου Γυμναστηρίων.

6 Πιστοποιητικό υγειονομικής επιτροπής (άρθρο 22 παρ. 2β του ισχύοντος Κανονισμού)

α) Το πρόβλημα

Η πιο πάνω διάταξη επιβάλλει για την έκδοση ή ανανέωση άδειας: « Πιστοποιητικό της υγειονομικής επιτροπής της οικείας Περιφέρειας του Εθνικού Συστήματος Υγείας, ή πιστοποιητικά υγείας από γιατρούς με ειδικότητα καρδιολόγου, ψυχιάτρου, οφθαλμιάτρου, και πνευμονολόγου με το οποίο να βεβαιώνεται ότι ο ενδιαφερόμενος δεν πάσχει από μεταδοτική ασθένεια και μπορεί από ιατρικής άποψης να ασκήσει το επάγγελμα του εκμισθωτή των συγκεκριμένων θαλάσσιων μέσων αναψυχής των οποίων ζητά την άδεια εκμίσθωσης».

Η ρύθμιση αυτή είναι υπέρμετρα αυστηρή, δεν τελεί σε δίκαιη ισορροπία με τον επιδιωκόμενο σκοπό της και διαταράσσει την ισορροπία μεταξύ χρησιμοποιούμενων μέσων και σκοπού.

β) Τι μπορεί να γίνει

Για την ανανέωση της άδειας οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να κατέχουν ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ με το οποίο βεβαιώνεται ότι είναι ικανοί να ασκήσουν το επάγγελμα του εκμισθωτή των συγκεκριμένων θαλάσσιων μέσων αναψυχής των οποίων ζητούν την έκδοση ή ανανέωση της άδειας εκμίσθωσης. Το ιατρικό πιστοποιητικό εκδίδεται από ιατρούς ειδικότητας γενικής ιατρικής ή ιατρικής της εργασίας ή παθολογίας που υπηρετούν στο Εθνικό Σύστημα Υγείας ή ιδιώτες ιατρούς που ασκούν νόμιμα το επάγγελμά τους. Για την έκδοση του Πιστοποιητικού απαιτείται πρόσφατη ακτινογραφία θώρακος του εξεταζομένου και βεβαίωση σε ισχύ που πιστοποιεί ότι η όρασή τους είναι ικανοποιητική. Σε περίπτωση που ο ιατρός που εκδίδει το ιατρικό πιστοποιητικό έχει την δυνατότητα εξέτασης της όρασης η παραπάνω βεβαίωση δεν απαιτείται, διαφορετικά η βεβαίωση εκδίδεται από ιατρό ειδικότητας οφθαλμολογίας.

Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι πρόσφορη, αναλογική, αναγκαία και αντίστοιχη, προς την συναφή όμως ρύθμιση που προβλέπεται από την Αριθ. Πρωτ.: 3522.2/08/2013 Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου «Κανονισμός για την εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας»

7 Αρχή οικονομικής ελευθερίας-Ελευθερία άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας

α) Το πρόβλημα

Οι επί πλέον περιορισμοί της οικονομικής και επαγγελματικής ελευθερίας που θεσπίζονται με τις διατάξεις της παραγράφου 1(ια) του άρθρου 23 του κανονισμού, όπως τις διέπλεσε η διοικητική νομολογία, και οι οποίοι συνίστανται στον απόλυτο αποκλεισμό ορισμό υπευθύνου όταν πρόκειται για άδεια που έχει εκδοθεί στο όνομα φυσικού προσώπου, δεν παρίστανται αναγκαίοι για την διασφάλιση του επιδιωκόμενου με αυτές σκοπού της προστασίας της δημόσιας τάξης και ασφάλειας. Ειδικότερα οι εφαρμοστές εν προκειμένω διατάξεις του κανονισμού επιβάλλουν ο κάθε επαγγελματίας που έχει την οικονομική εκμετάλλευση της άδειας να έχει και την ευθύνη λειτουργίας της. Με το περιεχόμενο όμως, αυτό, η εν λόγω διάταξη είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παράγραφο 1 του άρθρου 22 η οποία προβλέπει ότι για κάθε φυσικό πρόσωπο εκδίδεται μόνο μια άδεια εκμίσθωσης. Όμως, η εν λόγω διάταξη έχει καταργηθεί από το άρθρο 2 παράγραφος ε του νόμου 3919/2011 (ΦΕΚ 32 Α) η οποία προβλέπει ότι επιτρέπεται για ένα φυσικό πρόσωπο η δημιουργία περισσότερων επαγγελματικών εγκαταστάσεων ή επαγγελματικής δραστηριοποίησης σε περισσότερες εγκαταστάσεις σε ένα ή περισσότερα γεωγραφικά διαμερίσματα. Εν όψει, συνεπώς, των μη αναγκαίων αυτών περιορισμών που υπερακοντίζουν τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό σκοπό, το σύστημα των διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Λιμένα 20, υπό το ανωτέρω εκτεθέν περιεχόμενό τους, που απαγορεύουν απολύτως τον ορισμό προσοντούχου υπευθύνου αντίκειται στο αρ. 5 παρ. 1 του Συντάγματος, στις διατάξεις του ν. 3919/2011 .

β) Τι μπορεί να γίνει

Για του λόγους που προαναφέραμε, η προστασία της δημόσιας τάξης και ασφάλειας, χάριν της οποίας είχε επιβληθεί από τον νόμο ο περιορισμός, διασφαλίζεται πλήρως από την πρόσληψη ατόμου που πληροί τις προϋποθέσεις και τα προσόντα του κανονισμού. Επομένως κρίνεται σκόπιμη η τροποποίηση της

σχετικής διάταξης , ούτως ώστε το φυσικό πρόσωπο που κατέχει μια άδεια εκμίσθωσης θαλάσσιων μέσων αναψυχής να μπορεί να αναθέτει σε προσοντούχο άτομο την επίβλεψη και την λειτουργία της επιχείρησής του. Επιπλέον, εφόσον επιτρέπεται για την δεύτερη ή Τρίτη άδεια που μπορεί να κατέχει ένα φυσικό πρόσωπο να αναθέσει την ευθύνη λειτουργίας της σε άλλο προσοντούχο άτομο , η επιβολή του περιορισμού που συνίσταται στο γεγονός ότι ο κάτοχος μιας άδειας υποχρεούται να ασκεί προσωπικώς την διεύθυνση και να έχει την ευθύνη λειτουργίας της δεν βρίσκει νόμιμα έρεισμα εξεταζόμενη υπό το φως του νόμου 3919/2011.

Επομένως , κρίνεται σκόπιμη η τροποποίηση της παρ. 1α του άρθρου 23, διότι το περιεχόμενο της αντίκειται στο άρθρο 5 παρ.1 του Συντάγματος και στο σύστημα των διατάξεων του ν. 3919/2011, και κατά την δική μας εκτίμηση , πρέπει να προβλεφθεί ρητή υποχρέωση παραμονής στον χώρο δραστηριοποίησης της επιχείρησης ενός κατ' ανάθεση εκπροσώπου και στην περίπτωση που η άδεια έχει εκδοθεί σε φυσικό πρόσωπο.

Επειδή η συγκεκριμένη διατύπωση της διάταξης της παρ. 1 α) του άρθρου 23 , « ..παραμένει καθόλη τη διάρκεια της εκμίσθωσης στη θέση (πόστο)....» , έχει ενδεχομένως παρερμηνευθεί, επιβάλλεται η αναδιατύπωσή ή συμπλήρωσή της. Είναι αυτονόητο ότι η αληθής βούληση του νομοθέτη δεν είναι ότι λ.χ. ο υπεύθυνος εκμισθωτής κάτοχος άδεια προπονητή θαλασσίου σκί θα παραμένει στο πόστο του απλώς επιτηρητής και θα αναθέτει την διενέργεια θαλάσσιου σκί σε άλλο άτομο. Αντίθετα κατά την ορθή και αληθή ερμηνεία και εφαρμογή της διάταξης ο υπεύθυνος της επιχείρησης εκμίσθωσης θαλάσσιων μέσων αναψυχής, είναι το φυσικό πρόσωπο που έχει τον έλεγχο την εποπτεία και την ευθύνη της επιχείρησης.

Το άρθρο 2 παρ. 1 εδ. δ) της 8220/131/14 υπουργικής απόφασης επιτρέπει την τοποθέτηση πλωτής για την εξυπηρέτηση θαλασσιών μέσων αναψυχής, ενώ το άρθρο 5 της ίδιας υπουργικής απόφασης προβλέπει την τοποθέτηση αποσυναρμολογούμενου διάδρομου με έδραση στην θάλασσα αποκλειστικά για την πρόσβαση ατόμων στην πλωτή εξέδρα.

Από την λογική και τα διδάγματα της κοινής πείρας, δηλαδή από την πολύχρονη ενασχόλησή μας με την συγκεκριμένη επαγγελματική δραστηριότητα προκύπτει ότι πρέπει να προβλεφθεί και η αδειοδότηση ενός μικρού διαδρόμου πρόσβασης, χωρίς κατ' ανάγκη να είναι παρακολούθημα πλωτής εξέδρας, με σκοπό την άνετη και ασφαλή πρόσβαση των πελατών στα εκμισθούμενα επαγγελματικά σκάφη (μηχανοκίνητες λέμβοι, Άρθρο 20 του Γ.Κ.Α. 20). Είναι φανερό, κατά την δική μας αξιολόγηση, ότι είναι αρκετή η ύπαρξη ενός λυόμενου και εύκολα αποσυναρμολογούμενου διαδρόμου που καταλαμβάνει μικρότερη έκταση από την πλωτή εξέδρα, ενώ παράλληλα είναι και λειτουργικότερος.

Εκτιμούμε ότι είναι άδικο οι εκμισθωτές μηχανοκινήτων μικρών σκαφών που τους έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα απλής χρήσης του αιγιαλού έναντι ενός ικανού χρηματικού ανταλλάγματος, να μην έχουν το δικαίωμα ενός συνεχόμενου του αιγιαλού μικρού αναδιπλούμενου πλωτού διαδρόμου για την ασφαλή και άνετη πρόσβαση των πελατών στα σκάφη.

ΑΙΤΗΜΑ 1ο

Να επιτρέπεται ο χειρισμός θαλάσσιου μοτοποδήλατου από τους αλλοδαπούς τουρίστες ανεξάρτητα αν είναι κάτοχοι της προβλεπόμενης άδειας χειριστή. Για το λόγο αυτό να προβλεφθεί η εκτύπωση ειδικής έντυπης δήλωσης γραμμένης στις κυριότερες γλώσσες (Αγγλική-Γαλλική-Γερμανική-Ιταλική-Ισπανική-Ρωσική-Εβραϊκή-Αραβική). Στο κείμενο της δήλωσης, την οποία θα υπογράψει ο προτιθέμενος να εκμισθώσει/χειριστεί θαλάσσιο μοτοποδήλατο, να υπάρχει, μεταξύ των άλλων, και η εξής διατύπωση:

«Ενημερώθηκα για τους κανονισμούς που ισχύουν για την κίνηση και κυκλοφορία του θαλάσσιου μοτοποδήλατου και βεβαιώνω ότι έχω επαρκείς γνώσεις για το χειρισμό του». (Βλ. συνημμένο Υπόδειγμα που χρησιμοποιείται στην Κύπρο).

ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 10 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθμό 20 «Ο χειρισμός των θαλάσσιων μοτοποδηλάτων ανεξάρτητα από τον τύπο κατασκευής ή την ταχύτητα που

αναπτύσσουν, απαγορεύεται από άτομα που δεν είναι εφοδιασμένα με άδεια χειριστή ταχύπλουου σκάφους ή θαλάσσιου μοτοποδηλάτου».

ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥΝ

ΣΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παρ. 3β του Ν. 2743/1999 (Φ.Ε.Κ. 211Α΄/13-10-1999) με τίτλο «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις» και της σε εκτέλεση αυτής εκδοθείσας Υ.Α. αριθ. 3342/02/2004/21-01-2004 (Φ.Ε.Κ. 478Β΄/05-03-2004) οι αλλοδαποί μπορούν να αναλαμβάνουν τη διακυβέρνηση μηχανοκίνητων και ιστιοφόρων επαγγελματικών πλοίων αναψυχής ολικού μήκους υπογράφοντας υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/86 με την οποία βεβαιώνουν την κατοχή προσόντων Κυβερνήτη. Είναι προφανής η θέσπιση της παραπάνω διάταξης που στόχο έχει την προσέλκυση τουριστών. Γιατί να μην έχει προβλεφθεί αντίστοιχη ρύθμιση και για τα θαλάσσια μοτοποδήλατα;
2. Αλλοδαπός που τυχόν είναι κάτοχος παρεμφερούς άδειας χειριστή μηχανοκίνητου σκάφους να μην είχε προνοήσει να πάρει μαζί στις διακοπές του στην Ελλάδα την άδεια αυτή, στερούμενος έτσι της δυνατότητας να απολαύσει το θαλάσσιο αυτό σπορ.
3. Κάθε θαλάσσιο μοτοποδήλατο διαθέτει σύστημα αυτόματης ακινητοποίησής του (QUICK STOP) όταν πέσει ο χειριστής στη θάλασσα, όπως ρητά αναφέρεται και στο άρθρο 10 παρ. 2(δ) του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 20.
4. Πέραν των υποχρεώσεων όλων των χειριστών θαλάσσιων μοτοποδηλάτων, σύμφωνα με τον εν λόγω Κανονισμό (άρθρο 10, παρ. 6), ο εκμισθωτής, και μόνο αυτός, είναι υποχρεωμένος να διαθέτει επιπρόσθετα και σύστημα αυτόματης σβέσης της μηχανής του (CONTROL PANEL) από απόσταση χιλίων (1.000) μέτρων.
5. Επιπρόσθετα τίθεται και άλλος περιορισμός (άρθρο 10, παρ. 9), για τα εκμισθούμενα και μόνο θαλάσσια μοτοποδήλατα, με τον οποίο επιτρέπεται και ουσιαστικά περιορίζεται η κυκλοφορία τους, σε θαλάσσιες περιοχές όπου υπάρχει η

δυνατότητα οπτικής επαφής/ελέγχου μισθωτή-εκμισθωτή. Ο καθορισμός των περιοχών αυτών είναι επακριβής και αναγράφεται στις χορηγούμενες άδειες εκμίσθωσης.

ΑΙΤΗΜΑ 2ο

Να μην υπάρξει περιορισμός στον αριθμό των θαλάσσιων μοτοποδηλάτων που θα μπορούν να εκμισθώνουν οι επαγγελματίες εκμισθωτές των θαλάσσιων μέσων αναψυχής. Ο αριθμητικός περιορισμός να αποτελεί αρμοδιότητα και ευθύνη της ειδικής επιτροπής (άρθρα 22 και 35 του Γεν. Κανονισμού Λιμένα με αριθμό 20).

ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 10 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθμό 20 «Απαγορεύεται η χορήγηση άδειας εκμίσθωσης για περισσότερα από τρία (3) θαλάσσια μοτοποδήλατα».

ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

1. Για τα λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής δεν προβλέπεται αριθμητικός περιορισμός
2. Στο άρθρο 22 προβλέπεται ότι τα είδη και ο αριθμός (μονάδες) των θαλάσσιων μέσων αναψυχής που θα μπορεί να εκμισθώνει ένας επαγγελματίας εκμισθωτής θαλάσσιων μέσων αναψυχής καθορίζονται (κρίνονται) από ειδική επιτροπή και όχι μόνον από το Λιμενάρχη, όπως ίσχυε στο πρόσφατο παρελθόν. Η ειδική επιτροπή αυτή (άρθρο 35, παρ. 1) αποτελείται από α) τον Προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής ως Πρόεδρο, β) έναν εκπρόσωπο της Περιφέρειας και γ) έναν εκπρόσωπο του φορέα που έχει την οικονομική εκμετάλλευση του χώρου, κατά περίπτωση (Ο.Τ.Α., Ε.Ο.Τ., Λιμενικό Ταμείο, Λιμενικός Οργανισμός). Ήταν μια σωστή ρύθμιση γιατί στη λήψη της σχετικής απόφασης εφαρμόζεται συμμετοχική διαδικασία αφού συμπράττουν και οι τοπικοί φορείς, γνώστες των ιδιομορφιών και ιδιαιτεροτήτων της περιοχής τους και άμεσα ενδιαφερόμενοι για την τουριστική της ανάπτυξη.

ΑΙΤΗΜΑ 3ο

Να αρθεί η απαγόρευση κυκλοφορίας τους για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα.

ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 2(η) η κυκλοφορία των θαλάσσιων μοτοποδηλάτων απαγορεύεται κατά τους μήνες Ιούνιο, Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο μεταξύ των ωρών 14.00 - 17.00.

ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

1. Σε καμιά άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπάρχουν παρεμφερείς, ρυθμίσεις.
2. Για κανένα άλλο θαλάσσιο μέσο αναψυχής δεν υπάρχει τέτοια απαγόρευση.
3. Για τα μοτοποδήλατα δεν υπάρχει από την Αστυνομία τέτοια απαγόρευση.
4. Τα καινούργια θαλάσσια μοτοποδήλατα δεν είναι θορυβώδη. Σε κάθε περίπτωση δεν είναι περισσότερο θορυβώδη από τα αεροπλάνα ή τα ελικόπτερα που πετούν από πάνω μας ή από τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στους δρόμους και γενικά

από οποιοδήποτε μέσο προωθούμενο με μηχανή. Γιατί να μην υπάρχουν και γι' αυτά ανάλογες απαγορεύσεις.

5. Το χρονικό διάστημα μεταξύ των ωρών 14.00-17.00 είναι εκείνο κατά το οποίο ο αλλοδαπός, κυρίως, τουρίστας θα απολαύσει τα θαλάσσια σπορ. Δυστυχώς η Ελληνική Πολιτεία του το στερεί.

ΑΙΤΗΜΑ 4ο

Να επιτραπεί και η χρήση θαλάσσιου μοτοποδηλάτου (Jet-Ski), πέραν της σωστικής λέμβου ή του δεύτερου ταχύπλοου σκάφους, σε περίπτωση που χρειαστεί η παροχή σωστικών υπηρεσιών.

ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 1(α) του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθμό 20, ο εκμισθωτής είναι υποχρεωμένος « να διαθέτει στο πόστο του επί του αιγιαλού μηχανοκίνητη λέμβο χρώματος πορτοκαλί, ικανή να αναπτύξει ταχύτητα τουλάχιστον δώδεκα (12) κόμβων, εφοδιασμένη με τα προβλεπόμενα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, υγειονομικό και επιδεσμικό υλικό, καθώς επίσης και ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί, μήκους 27,5 μ. Στις πλευρές της λέμβου αναγράφονται με ευδιάκριτα γράμματα οι ενδείξεις «ΣΩΣΤΙΚΗ ΛΕΜΒΟΣ» και «LIFE BOAT». Όταν ο εκμισθωτής έχει δεύτερο ταχύπλοο σκάφος, δεν απαιτείται να διαθέτει μηχανοκίνητη λέμβο. Απαγορεύεται η εκμίσθωση της σωστικής λέμβου καθώς και η χρήση του ταχύπλοου σκάφους, που χρησιμεύει ως σωστική λέμβο, από τον εκμισθωτή ή άλλο πρόσωπο, για οποιονδήποτε άλλο λόγο εκτός της παροχής σωστικών υπηρεσιών.

ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

1. Το θαλάσσιο μοτοποδηλάτο δεν έχει εξωτερικές έλικες, άλλωστε απαγορεύεται από τον Κανονισμό, και κατά συνέπεια είναι σαφέστατα ολιγότερο επικίνδυνο να προκαλέσει βλάβη της υγείας των λουομένων ή ενός ατόμου που κινδυνεύει στη θάλασσα, από οποιοδήποτε άλλο προωθούμενο με μηχανή σκάφος.
2. Τα καινούργια (σύγχρονα) θαλάσσια μοτοποδηλάτα διαφέρουν παντελώς και δεν μπορούν να συγκριθούν σε καμία περίπτωση με εκείνα τα οποία κυκλοφορούσαν προ δεκαπενταετίας, όταν και εκδόθηκε ο Γενικός Κανονισμός Λιμένα με αριθμό. 20, από τις διατάξεις του οποίου διέπεται η κίνηση και κυκλοφορία τους.
3. Αναπτύσσει μεγάλη ταχύτητα, με την οποία μπορεί να προσφέρει άμεση παροχή σωστικών υπηρεσιών, εφόσον χρειαστεί.
4. Λόγω των ελκτικών του ιδιοτήτων, μπορεί να ανταπεξέλθει σε καιρικές συνθήκες (ένταση ανέμου / ύψος κύματος), που άλλα μηχανοκίνητα σκάφη (σωστικές λέμβοι) ενδεχομένως αδυνατούν.
5. Δεν είναι λίγες οι φορές εκείνες, που ένας επαγγελματίας εκμισθωτής Θ.Μ.Α. κλίθηκε να συνδράμει (ουσιαστικά «παρανομώντας»), με τη χρήση θαλάσσιου μοτοποδηλάτου, προκειμένου να διασωθεί κάποιος συνάνθρωπός μας που κινδύνευε στη θάλασσα, και ο παρακείμενος ναυαγοσώστης αδυνατούσε ή έστω αργοπορούσε, καθώς η σωστική λέμβος που διέθετε, δεν μπορούσε να ανταπεξέλθει των πραγματικών συγκυριών.

6. Σε πάρα πολλές χώρες του κόσμου, όχι μόνο επιτρέπεται ή χρησιμοποιείται ως μέσο για την ταχεία παροχή σωστικών υπηρεσιών (ναυαγοσωστικό), αλλά στις περισσότερες από αυτές, επιβάλλεται κιόλας.

7. Στα σύγχρονα θαλάσσια μοτοποδήλατα μπορεί να εφαρμοστεί / προσδεθεί μια σανίδα ειδικού τύπου, που ουσιαστικά χρήζει σαν «φορείο», και παρέχει τη δυνατότητα ταχείας περισυλλογής και μεταφοράς ενός ή και περισσότερων ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα (βλέπε εκατοντάδες παραδείγματα/ βίντεο στο διαδίκτυο - YouTube)

ΕΚΜΙΣΘΩΣΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΛΕΜΒΩΝ

Η διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 20 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα 23 προβλέπει ότι τα επαγγελματικά μηχανοκίνητα σκάφη μεταφοράς επιβατών, απαγορεύεται να απομακρύνονται πέρα των τριών (3) ν. μιλίων από το σημείο αναχώρησής τους. Παρακάτω στην παρ. 4 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι η απόσταση μπορεί να επιμηκύνεται με απόφαση της οικείας Λιμενικής Αρχής ανάλογα με τις ιδιομορφίες και ιδιαιτερότητες της περιοχής τους. Η ρύθμιση αυτή είναι υπέρμετρα αυστηρή και κυρίως άδικη για τους εκμισθωτές μηχανοκινήτων λέμβων, καθώς στην πράξη μεταθέτει τις ευθύνες στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές. Βάσει της έως σήμερα τηρούμενης διοικητικής πρακτικής τέτοια αιτήματα δεν είχαν θετική ανταπόκριση. Λαμβανομένου υπόψη ότι τα εκμισθούμενα επαγγελματικά σκάφη υπό ουσιαστική έννοια δεν είναι σκάφη μεταφοράς επιβατών (θαλάσσια περιήγηση κ.λ.π), μετά την εκμίσθωσή τους μπορούν να εκτελούν τους πλόες ενός ερασιτεχνικού σκάφους.

Για το λόγο αυτό, κατά την δική μας εκτίμηση, λαμβανομένου υπόψη ότι σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 1 εδ. δ) ο εκμισθωτής μηχανοκινήτων λέμβων παρακολουθεί τα σκάφη που είναι μισθωμένα για παροχή βοήθειας σε περίπτωση κινδύνου, είναι βάσιμο λογικό και εύλογο να επιτρέπεται η απομάκρυνσή τους μέχρι έξι ν. μίλια από το σημείο αναχώρησής τους.

Περαιτέρω σύμφωνα με την παρ. 1α του άρθρου 19 του ίδιου κανονισμού η ανανέωση/ θεώρηση της άδειας εκτέλεσης πλόων επαγγελματικού σκάφους γίνεται κάθε δύο χρόνια, χωρίς τούτο να δικαιολογείται για λόγους Δημοσίου Συμφέροντος. Όπως είναι σε όλους γνωστό τα επαγγελματικά σκάφη υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 94/25/Ε.Κ. ΚΑΙ ΦΕΡΟΥΝ ΣΗΜΑΝΣΗ CE. Κατά συνέπεια η αντοχή και η καταλληλότητά τους είναι πιστοποιημένη από τον κατασκευαστή και δεν είναι πρόσφορος αναγκαίος και αναλογικός ο περιορισμός της θεώρησης της άδειας κάθε δύο χρόνια, καθόσον ο έλεγχος της καταλληλότητας του σκάφους μπορεί να επιτευχθεί με άλλα ηπιότερα μέσα, όπως π.χ είναι η ανανέωση/ θεώρηση της άδειας εκτέλεσης πλόων κάθε πέντε χρόνια με ενδεχόμενη αύξηση των τελών που καταβάλλονται.

Σημειωτέον εντέλει ότι σύμφωνα με το άρθρο 16 παρ. 1 α) (1) του Γ.Κ.Λ. ΜΕ ΑΡΙΘ. 23 για την έκδοση Άδειας Εκτέλεσης Πλόων μικρού επαγγελματικού σκάφους απαιτείται βεβαίωση ότι το σκάφος κατασκευάστηκε με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και τεχνολογίας για την κατηγορία του και ότι μπορεί να χρησιμοποιείται με ασφάλεια για την διενέργεια θαλασσιών πλόων, ενώ η αριθμ. 4841/ Φ. 7Β/ 52/07-02-1997 κ.υ.α προβλέπει ότι ο κατασκευαστής του σκάφους συντάσσει

πλήρη τεχνικό έλεγχο ο οποίος μεταξύ άλλων περιέχει ιδιαίτερη περιγραφή των εξετάσεων και δοκιμών που θα διεξάγονται πριν, κατά και μετά την κατασκευή και της συχνότητας διεξαγωγής τους.

Παρουσιάζεται λοιπόν κατά λογική και αυταπόδεικτη συνέπεια ότι για την συγκεκριμένη κατηγορία σκαφών, συντρέχουν τα απαιτούμενα κριτήρια τόσο για την αύξηση της απόστασης των πλόων τους, όσο και για την επιμήκυνση του χρόνου επιθεώρησής τους.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 16 του Γ.Κ.Λ. 23, η άδεια εκτέλεσης πλόων βρίσκεται στο σκάφος και επιδεικνύεται σε κάθε ζήτηση των Λιμενικών Οργάνων. Ωστόσο, στην συγκεκριμένη γίνεται αναφορά σε όλα τα μικρά σκάφη (ερασιτεχνικά, επαγγελματικά θαλάσσιας περιήγησης και εκμισθούμενα).

Η προαναφερθείσα διάταξη δημιουργεί πολλά προβλήματα στους εκμισθωτές του Γ.Κ.Λ. 20, διότι φαίνεται να παραγνωρίζει το γεγονός ότι οι χειριστές της συγκεκριμένης αυτής κατηγορίας σκαφών είναι χιλιάδες αλλοδαποί και ημεδαποί πελάτες. Έτσι παρατηρείται το συχνότατο φαινόμενο, είτε οι άδειες να αλλοιώνονται γρήγορα λόγω της συχνής, μη ορθής, και αμελής χρήσης τους, είτε να χάνονται.

Για το λόγο αυτό κρίνεται σκόπιμο η σαφής εξαιρετική πρόβλεψη, ότι στα μικρά σκάφη που εκμισθώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Γ.Κ.Λ. 20, επιτρέπεται στο σκάφος να βρίσκεται, επικυρωμένη από την Λιμενική Αρχή, αντίγραφο της άδειας εκτέλεσης πλόων.

Συναφές με τα παραπάνω είναι και η τροποποίηση του ορισμού του ταχύπλου σκάφους. Κατά το άρθρο 2 παρ. 1 α) του Γ.Κ.Λ. 20, ορίζεται ως ταχύπλοο κάθε εκμισθούμενο επαγγελματικό σκάφος που φέρει εξωλέμβια μηχανής συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 30 H.P. Και τούτο διότι με την πρόοδο της κατασκευαστικής χημικής μηχανικής, αλλά και την υιοθέτηση αυστηρότερων κατασκευαστικών προδιαγραφών το βάρος τους σε άφορτη κατάσταση κυμαίνεται από 400- 600 κιλά, αντί 150- 200 κιλά ου κυμαινόταν παλαιότερα. Επιπλέον το μήκος τους αυξήθηκαν μέχρι επτά (7) μέτρα ενώ ο μέγιστος αριθμός επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν είναι δώδεκα (12) άτομα.

Επομένως, κατά λογική και αυταπόδεικτη συνέπεια τα σκάφη αυτά χρειάζονται μεγαλύτερους εξωλέμβιους κινητήρες προκειμένου να κρατήσουν τις ελκτικές τους ιδιότητες.

Άρα, σύμφωνα με τις ανωτέρω παραδοχές η τοποθέτηση μιας εξωλέμβιας μηχανής μέχρι 40 H.P, δεν είναι ικανή να προσδώσει στο σκάφος μεγάλη ταχύτητα, έτσι, ώστε αυτό να χαρακτηρίζεται ταχύπλοο.

Προτείνουμε να τροποποιηθεί η παρ. 1 α) του άρθρου 2 του Γ.Κ.Λ. 20, προς την κατεύθυνση να χαρακτηρίζεται ταχύπλοο σκάφος, κάθε μηχανοκίνητο σκάφος που φέρει εξωλέμβια μηχανή συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 40 H.P.

Μικρά σκάφη ολικού μήκους από 4,30 μέχρι 10 που η κίνηση και η κυκλοφορία τους διέπεται από τις διατάξεις του Γ.Κ.Λ. 38 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει με τον Γ.Κ.Λ 52 , εγγράφονται στα Β.Ε.Μ.Σ.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σκαφών αυτών , ο τρόπος λειτουργίας τους, εκμετάλλευσή τους και γενικά δραστηριοποίησής τους είναι παρεμφερής αν όχι ίδιος με των αντιστοίχων που εκμισθώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Γ.Κ.Λ 20.

Θεωρούμε ότι λόγοι ίσης μεταχείρισης και αμεροληψίας επιβάλλουν την συμπερίληψη στον Γ.Κ.Λ. 20 ανάλογης διάταξης, αναφορικά τόσο με την αύξηση του μήκους τους στα 10 μέτρα, όσο και με την δυνατότητα εγγραφής τους στα Β.Ε.Μ.Σ

Συναφές με το ανωτέρω θέμα είναι και η πρόβλεψη εγγραφής στα Β.Ε.Μ.Σ, των ταχυπλόων σκαφών, μέχρι 10 μέτρων , που διαθέτουν ενσωματωμένα εξέδρα και βίντσι και χρησιμοποιούνται για την διενέργεια θαλάσσιου αλεξιπτώτου (άρθρο 7 παρ. 18 β) του Γ.Κ.Λ. 20