



ΠΡΟΣ:

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΞΙΟΤΙΜΟ ΥΠΟΥΡΓΟ Κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗ

Αρ. Πρωτ.: Α10/1071

Αθήνα, 29 Σεπτεμβρίου 2017

ΘΕΜΑ: ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΦΑΕ ΠΕΡΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Σε συνέχεια του υπ'αριθμόν Α10/0896-27.07.2017 υπομνήματος μας περί της ανάγκης νομοθετικής πρωτοβουλίας του Υπουργείου Σας για διάφορα ζητήματα που αφορούν τη νόμιμη λειτουργία των λιμένων της Χώρας, τα οποία συνδέονται με την ανάγκη τήρησης ή τροποποίησης του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου που ισχύει για την παραμονή φόρτωση μηχανημάτων έργου και αυτοκινούμενων οχημάτων και εν γένει την κυκλοφορία και τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας των ΦΔΧ στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Αλεξανδρούπολης, δια του παρόντος υπομνήματος θα θέλαμε να θέσουμε υπόψη Σας και εγγράφως δύο επιπλέον ζητήματα, τα οποία αν και δεν περιλαμβάνονταν στο από 27.07.2017 υπόμνημά μας, εντούτοις αποτέλεσαν αντικείμενο συζήτησης στην από 03.08.2017 συνάντηση που έλαβε χώρα στο Υπουργείο Σας, παρουσία του αξιότιμου Γενικού Γραμματέα κ. Καλαματιανού.

Ειδικότερα, τα ζητήματα αυτά αφορούν αφ' ενός μεν την παράνομη μεταφορά ρυμουλκούμενων ή ημι-ρυμουλκούμενων οχημάτων με άλλα φορτηγά δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσεως (τριπλέτες), και αφ' ετέρου την παράνομη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων εντός των χώρων μεταφοράς οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων που κάνουν διεθνή δρομολόγια από και προς την Ιταλία.

Α. Όσον αφορά την παράνομη μεταφορά που διενεργείται με τριπλέτες, λεκτέα τα εξής:

1. Όπως γνωρίζετε δυνάμει του άρθρου 65 του νόμου 4150/2013 περί Ανασυγκρότησης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α' 102/29.04.2013) επετράπη το πρώτον -κατόπιν σχετικής τροπολογίας – η μεταφορά από και προς τα λιμάνια της χώρας ως «φορτίο» και όχι μόνον (όπως ίσχυε ως τότε) η ρυμούλκηση κενών ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων οχημάτων από φορτηγά οχήματα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.

2. Πιο συγκεκριμένα, με το ως άνω άρθρο προστέθηκε κατ' αρχήν νέα παράγραφος (2^α) στο άρθρο 3 του νόμου 3446/2006, η οποία προέβλεπε ότι (η επισήμανση δική μας) «2Α. Επιτρέπεται σε φορτηγά οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης **με αμάξωμα που έχει μορφή πλατφόρμας να μεταφέρουν ως φορτίο μέχρι δύο άφορτα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα με αμάξωμα που έχει μορφή πλατφόρμας, σε ακτίνα είκοσι χιλιομέτρων από και προς το λιμένα του Πειραιά και δέκα χιλιομέτρων από και προς τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας. Τα φορτηγά οχήματα και οι συνδυασμοί οχημάτων ιδιωτικής χρήσης μεταφέρουν μόνο ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα που διαθέτει η ίδια η επιχείρηση. Τα φορτηγά οχήματα και οι συνδυασμοί οχημάτων δημόσιας χρήσης μπορούν να μεταφέρουν και τα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα που διαθέτει η ίδια μεταφορική επιχείρηση. Για τη μεταφορά τηρούνται οι όροι για την τακτοποίηση, τη στοιβασία, την προστασία και την ασφαλή μεταφορά φορτίων του παρόντος άρθρου και των υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται με εξουσιοδότηση του.**». Παράλληλα, με το ίδιο ως άνω άρθρο προστέθηκε νέα περίπτωση ε στο άρθρο 4 παρ. 1 υποπαράγραφος 1.2 του νόμου 3446/2006 που προβλέπει ότι «ε) Αν η μάζα φορτωμένου οχήματος (συνολική μάζα συμπεριλαμβανομένου του φορτίου) υπερβαίνει και την τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη μάζα του οχήματος, όπως αναφέρεται στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, επιβάλλεται το πρόστιμο και η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος της περίπτωσης δ` της παρούσας υποπαραγράφου, ανεξαρτήτως του ποσοστού της υπέρβασης.»¹

¹ Η περίπτωση (δ) του άρθρου 4 του νόμου 3446/2006 που τελεί μέχρι σήμερα σε ισχύ, καθώς δεν έχει νομοθετηθεί το νέο καθεστώς προστίμων για τα ΦΔΧ προβλέπει ότι «Αν η υπέρβαση είναι πάνω από είκοσι τοις εκατό (20)%, επιβάλλεται πρόστιμο **τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος** (πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας) για διάστημα τεσσάρων μηνών». Το εν λόγω πρόστιμο επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή το μισθωτή του οχήματος ενώ επιπλέον πρόστιμο επιβάλλεται και στον οδηγό (1.500,00 ευρώ) και τον υπεύθυνο φόρτωσης (5.000,00 ευρώ).

3. Μάλιστα, **σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση της οικείας τροπολογίας** αναφέρεται ότι με τις ρυθμίσεις του άρθρου 65 (η επισήμανση δική μας) «*Τα άφορτα ρυμουλκούμενα ή ημι- ρυμουλκούμενα μεταφέρονται **ως εμπόρευμα και για τη μεταφορά τους τηρούνται οι κατά περίπτωση ισχύουσες φορολογικές και τελωνειακές διατάξεις.** Επιτρέπεται στην επιχείρηση, μεταφορική ή μη να μεταφέρει τα ρυμουλκούμενα και ημι - ρυμουλκούμενα **που διαθέτει** με οποιονδήποτε από τους τρόπους που προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία. Επιπρόσθετα, η μεταφορική επιχείρηση επιτρέπεται να μεταφέρει τα ρυμουλκούμενα ή ημι - ρυμουλκούμενα **τρίτων.** Η ρύθμιση αποσκοπεί **στη μείωση του κόστους μεταφοράς των προϊόντων,** δίνοντας στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να οργανώνουν ευέλικτα τις μεταφορές τους και να κατανέμουν πιο ορθολογικά τα φορτία τους, **αποφεύγοντας τα κενά δρομολόγια.** Η μείωση του κόστους μεταφοράς αναμένεται να ωφελήσει τον έλληνα καταναλωτή στην τρέχουσα οικονομική συγκυρία, να αναζωογονήσει τις αγορές των νησιωτικών περιοχών και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων, ιδίως σε επίπεδο τελικής τιμής».*

4. Επιχειρώντας μία όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη αναφορά στο οικείο νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο, θα πρέπει να επισημάνουμε εν προκειμένω ότι κατ' εξουσιοδότηση **του άρθρου 65 του νόμου 4150/2013** έχει εκδοθεί η **Υπουργική Απόφαση 3829/259/2013 (ΦΕΚ Β 2517/ 2013)** για τη φόρτωση ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων σε οδικά οχήματα, η οποία προβλέπει προϋποθέσεις φόρτωσης και μεταφοράς των μεταφερόμενων ρυμουλκών/ημι - ρυμουλκών με φορτηγά ΔΧ και ΙΧ.

Ειδικότερα, η ως άνω ΥΑ αναφέρει ότι κάθε φόρτωση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της, θα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με ένα **σχέδιο φόρτωσης (ΣΦ).** Το σχέδιο αυτό συμπληρώνεται σύμφωνα με μία **μελέτη φόρτωσης (άρθρο 3 παρ. 5)** και αφορά συγκεκριμένο όχημα φόρτωσης και συγκεκριμένα ή όμοια οχήματα φορτίου, όπως η έννοια αυτή προσδιορίζεται στο άρθρο 1 της εν λόγω ΥΑ². Τόσο η μελέτη όσο και το σχέδιο φόρτωσης (που έχει τη μορφή υποδείγματος ώστε να είναι ευχερής ο έλεγχός των στοιχείων που περιλαμβάνει από τα ελεγκτικά όργανα) συμπληρώνεται και υπογράφεται από Μηχανολόγο Μηχανικό ή

² Ως «**όμοιο όχημα φορτίο**» νοείται το κάθε (όχημα φορτίο) ρυμουλκούμενο ή ημι-ρυμουλκούμενο, με αμάξωμα ανοικτό κοινό μη ανατρεπόμενο (πλατφόρμα), που αναφέρεται στο σχέδιο φόρτωσης. Για τα όμοια οχήματα φορτία δεν διαφέρουν οι απαιτήσεις και οι ανάγκες πρόσδεσης από τα οχήματα φορτία για το οποίο εκπονήθηκε η μελέτη με ευθύνη του μελετητή. Το κάθε «όμοιο όχημα φορτίο» μπορεί να διαφοροποιείται από το όχημα φορτίο όπου και μπορεί να ισχύει το ίδιο σχέδιο φόρτωσης και για το οποίο εκπονήθηκε η μελέτη φόρτωσης στα παρακάτω σημεία: αα. Η μάζα του δεν διαφέρει πάνω από 10%, ββ. Το μεταξόνιο του δεν διαφέρει πάνω από 8%, γγ. Ο αριθμός αξόνων και η τοποθέτηση τους στο όχημα δεν διαφέρει, δδ. Το ύψος της πλατφόρμας δεν διαφέρει πάνω από 5%.

επαγγελματία με τα αυτά επαγγελματικά δικαιώματα και εν συνεχεία κατατίθενται (το ΣΦ σε δύο αντίγραφα) στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών. Το ένα εκ των αντιγράφων του ΣΦ επικυρώνεται από την εν λόγω Υπηρεσία Μεταφορών, παραδίδεται στον ενδιαφερόμενο και συνοδεύει το όχημα φόρτωσης.

Το ΣΦ θα πρέπει μεταξύ άλλων να αναφέρει το όχημα φόρτωσης και το όχημα ή τα οχήματα φορτίου που μεταφέρονται. Θα πρέπει να περιγράψει το ακριβές σημείο φόρτωσης, τα απαιτούμενα μέσα και την ακριβή περιγραφή της πρόσδεσης, όλα τα άλλα μέσα που απαιτούνται για τη μεταφορά και την πρόσδεση και θα πρέπει να συνοδεύεται από παραστατικό σχεδιάγραμμα σύμφωνα με το πρότυπο του Παραρτήματος 1 του άρθρου 4 της ΥΑ.

5. Η ΥΑ 3829/259/2013 περιλαμβάνει πολλές αντιφατικές διατάξεις καθώς το πρώτον αν και αναφέρει ότι **αρκεί η συμπλήρωση ενός ΣΦ για κάθε όμοιο όχημα φορτίο** (άρθρο 1 περ. δ και άρθρο 3 παρ. 2), παρά ταύτα σε άλλο άρθρο αυτής προβλέπει ότι απαιτείται νέα μελέτη φόρτωσης και νέο ΣΦ για κάθε νέα φόρτωση/μεταφορά που εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής της (άρθρο 3 παρ. 7). Περαιτέρω, ομοίως αντιφατικό καθίσταται το γεγονός ότι αν και στο άρθρο 4 παρ. 1 αυτής αναφέρεται ότι για την ασφαλή μεταφορά των οχημάτων φορτίου θα πρέπει να τηρείται το πδ 1161/1977 καθώς και τα άρθρα 32 και 53 του ΚΟΚ, εντούτοις στο άρθρο 2 παρ. 4 της ίδιας ΥΑ ως πρόσθετη προϋπόθεση αναφέρεται ότι το πλάτος των μεταφερόμενων οχημάτων δεν δύναται να είναι μεγαλύτερο από 2,55μ.

6. Από το συνδυασμό της γραμματικής ερμηνείας της διάταξης του άρθρου 65 του νόμου 4150/2013, την αιτιολογική έκθεση της σχετικής τροπολογίας που φανερώνει το σκοπό της ρύθμισης αυτής καθώς και την ΥΑ που εκδόθηκε για την εφαρμογή της, καθίσταται σαφές ότι η πρόβλεψη δυνατότητας φόρτωσης ρυμουλκούμενων ή ημι – ρυμουλκούμενων σε άλλα ΦΔΧ ή ΦΙΧ το πρώτον δεν έχει καμία άλλη πρακτική χρησιμότητα παρά μόνον την αποφυγή καταβολής του ανάλογου εισιτηρίου για την επιβίβαση ρυμουλκούμενων ή ημι – ρυμουλκούμενων οχημάτων σε Ο/Γ πλοία στα λιμάνια της χώρας. Η ενέργεια όμως αυτή όχι μόνο δεν συμβάλει στη μείωση του κόστους και του χρόνου μεταφοράς των προϊόντων, αλλά πολλώ δε μάλλον συνιστά **(α)** αθέμιτο ανταγωνισμό για τους λοιπούς μεταφορείς που καταβάλουν κανονικά το αντίτιμο για την έλκυση των ρυμουλκούμενων τους αλλά και το εισιτήριο που απαιτείται για την επιβίβαση αυτών στα πλοία και **(β)** μειώνει τα έσοδα των λιμένων και του Ελληνικού Δημοσίου. Βασικότερο όμως όλων είναι ότι η ρύθμιση του άρθρου 65 του νόμου 4150/2013 δημιουργεί πολύ μεγάλα ζητήματα ασφάλειας. Κι αυτό διότι ακριβώς επειδή η διαδικασία τήρησης των κανόνων ασφαλείας φόρτωσης που προβλέπει η σχετική ΥΑ (ΣΦ και μελέτη φόρτωσης) είναι χρονοβόρα και κοστοβόρα,

εν τοις πράγμασι δεν ακολουθείται αλλά και ούτε ελέγχεται. Το αποτέλεσμα είναι λοιπόν να μεταφέρονται ρυμουλκούμενα / ημι - ρυμουλκούμενα από και προς τα λιμάνια της χώρας χωρίς Σχέδιο Φόρτωσης ακόμη και με φορτηγά κοινού φόρτου, οι δε αρμόδιοι ελεγκτικοί φορείς να μην ελέγχουν την διαδικασία φόρτωσης και ως εκ τούτου να μην επιβάλλουν τα αντίστοιχα πρόστιμα που προβλέπει ο νόμος 3446/2006.

7. Κατ' ακολουθία των ανωτέρω αίτημα της ΟΦΑΕ είναι η κατάργηση του άρθρου 65 του νόμου 4150/2013 και της ΥΑ που εξουσιοδότησή του, καθώς η ρύθμιση που επιβάλλει όχι μόνον δε βοηθά την εφοδιαστική αλυσίδα αλλά εξυπηρετεί μικροσυμφέροντα μεμονωμένων φορέων με αντιστάθμισμα όμως τη δημιουργία τεράστιων κινδύνων ασφάλειας κατά τη μεταφορά των ρυμουλκούμενων ημι - ρυμουλκούμενων ως φορτίων. Σε κάθε δε περίπτωση και όλως εναλλακτικώς αίτημα της ΟΦΑΕ είναι η αυστηρή τήρηση και ο έλεγχος της οικείας διαδικασίας και η επιβολή των προβλεπόμενων προστίμων, εις τρόπον ώστε να τερματισθεί η παράνομη μεταφορά κενών ρυμουλκούμενων και ημι - ρυμουλκούμενων οχημάτων που σε καμία περίπτωση βεβαίωσης δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται εν προκειμένω ως «εμπόρευμα», όπως εντελώς παράνομα αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση της οικείας διάταξης.

Β. Όσον αφορά την παράνομη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων εντός των χώρων οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων, λεκτέα τα εξής:

1. Όπως προκύπτει από τα έγγραφα που σας προσκομίζουμε ενδεικτικώς (**βλ. συνημμένα 1 και 2**), τα τελευταία έτη η Ομοσπονδία μας είναι αποδέκτης πολλών παραπόνων από τα μέλη της σχετικά με διάφορες περιπτώσεις όπου αταξινόμητα οχήματα τύπου ΜΑFI εκτελούν εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίων ΦΔΧ εντός των χώρων οχημάτων σε κλειστά ή ανοικτά οχηματαγωγά πλοία με προέλευση ή προορισμό λιμάνια της Ιταλίας, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 9, 10 και 11 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αρ. 14 (ΥΑ 3131/1996 -ΦΕΚ Β 5 1997) και χωρίς βεβαίως να εκδίδονται τα απαιτούμενα παραστατικά και να αποδίδονται τα ανάλογα ζυγιστικά δικαιώματα και πρόστιμα, με αντίστοιχες απώλειες εσόδων για τους Οργανισμούς Λιμένων και το Δημόσιο.

2. Παρά το γεγονός όμως ότι μέλη της ΟΦΑΕ έχουν επανειλημμένως επισημάνει τέτοιες καταστάσεις σε όλους τους αρμόδιους φορείς, ουδέν έχει γίνει μέχρι και σήμερα για την αποφυγή παρόμοιων φαινομένων, τα οποία θα πρέπει να είναι εις γνώση των υπευθύνων φόρτωσης των πλοίων αλλά και των Οργανισμών λιμένων της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, καθώς η φόρτωση και η εκφόρτωση εντός των

χώρων οχημάτων των πλοίων λαμβάνει χώρα με αταξινόμητα οχήματα τύπου Κλαρκ που χρησιμοποιούν/μισθώνουν οι εν λόγω Οργανισμοί Λιμένων.

3. Συνεπώς και κατ' ακολουθία των ανωτέρω αίτημα της ΟΦΑΕ είναι η εντατικοποίηση των ελέγχων για την πάταξη παρόμοιων φαινομένων στο μέλλον και η λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών εκ μέρους του Υπουργείου Σας, ώστε να προβλεφθούν ρητές αυστηρές κυρώσεις έναντι όλων των φορέων που εμπλέκονται για τη διαιώνιση αυτού του ζητήματος (υπευθύνων φόρτωσης πλοίων/ ιδιοκτητών και οδηγών κλαρκ/ Οργανισμών Λιμένων που επιτρέπουν αυτή τη δραστηριότητα).

Μετά τιμής,

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος

Ο Γενικός Γραμματέας



Απόστολος Κεσανίδης



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης

Κοινοποίηση:

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

- **ΓΕΝ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ, ΔΙΟΝΥΣΙΟ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟ**
- **ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ, ΑΝΤΙΝΑΥΑΡΧΟ ΛΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟ ΡΑΠΤΗ**
- **ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ**
- **ΡΥΘΜΙΣΤΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ,
Ph.d ΙΑΣΩΝ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ**