

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Τροποποίηση του ν. 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» και άλλες διατάξεις

A. Επί του συνόλου:

Με τον νόμο 2932/2001 τέθηκε σε πλήρη ισχύ για την Ελλάδα ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/1992 του ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ). Με τον Κανονισμό αυτόν θεσπίστηκε ο κανόνας της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός Κράτους - Μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε Κράτος - Μέλος και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις, που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό. Στο άρθρο 6 παράγραφος 3 του Κανονισμού είχε προβλεφθεί προσωρινή εξαίρεση για την Ελλάδα μέχρι την 1 η Ιανουαρίου 2004. Με τον ν. 2932/2001 η Ελλάδα για λόγους δημοσίου συμφέροντος υπήχθη στο καθεστώς του καμποτάζ ήδη από την 1.1.2002.

Με τη προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση επιχειρείται η βελτιστοποίηση της παροχής θαλασσιών συγκοινωνιών στα νησιά, προς τις ίδιες δύο βασικές κατευθύνσεις του θεσμικού πλαισίου που όρισε ο ν. 2932/2001, δηλαδή την εξασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού και την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Οι προτεινόμενες αλλαγές έχουν ως στόχο να επιλύσουν προβλήματα πρακτικής φύσης που ανέκυψαν στον χώρο των ακτοπλοϊκών μεταφορών, με τρόπο τέτοιο ώστε να διασφαλίζεται ο ελεύθερος ανταγωνισμός αλλά και να καλύπτονται οι ιδιαίτερες ανάγκες επικοινωνίας των νησιωτών. Από τις προτεινόμενες τροποποιήσεις κάποιες διορθώνουν εσφαλμένες διατυπώσεις του ν. 2932/2001 όπως ισχύει (πχ. στο άρθρο 6 παρ. 4 σαφώς αναφέρεται στην «διακοπή δρομολόγησης» πλοίου και όχι στην «ακινησία» όπως εσφαλμένα αναφέρεται) αλλά οι περισσότερες αποτελούν ρυθμίσεις

που θα καταστήσουν τις ακτοπλοϊκές μεταφορές ευέλικτες και θα εξασφαλίσουν την κάλυψη των αναγκών της νησιωτικής Ελλάδας.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου δομείται σε δύο μέρη. Το πρώτο τροποποιεί και συμπληρώνει τα άρθρα 1-11 του ν. 2932/2001, ενώ στο δεύτερο περιλαμβάνονται διατάξεις ενδιαφέροντος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Β. Επί των άρθρων:

Στο άρθρο 1 (το οποίο αντικαθιστά την παρ. 2 του άρ. 1 του ν. 2932/2001) καταγράφεται το εννοιολογικό περιεχόμενο των όρων που συναντώνται στις διατάξεις και ειδικότερα οι έννοιες του πλοιοκτήτη, του πλοίου, της δρομολογιακής γραμμής και του αρμόδιου υπουργείου. Ως προς τον πλοιοκτήτη και προκειμένου να εξασφαλιστεί η ενότητα της ορολογίας, γίνεται απευθείας αναφορά στην διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου "για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης Κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών - Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές)" - L 364/7-10/12-12-92. Για την έννοια του πλοίου επιλέγεται ένας ευρύς ορισμός, με ρητή όμως αναφορά στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η αντικειμενική εφαρμογή του κανόνα. Οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κύριες και τοπικές, με κριτήρια την απόσταση και την διοικητική υπαγωγή των λιμένων, τους οποίους συνδέουν. Ως αρμόδιο Υπουργείο και ως αρμόδιος Υπουργός ορίζεται το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αντίστοιχα.

Με το Άρθρο 2 (με το οποίο αντικαθίστανται οι παρ. 4 και 5 του άρθρου 2 του ν. 2932/2001) προβλέπεται ο τρόπος καθορισμού του ενδεικτικού γενικού δικτύου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Με το δίκτυο αυτό ορίζονται οι δρομολογιακές γραμμές. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμετοχή των τοπικών κοινωνικών σε ένα τόσο σημαντικό ζήτημα για τους νησιώτες, προηγείται διαδικασία διαβούλευσης με τοπικούς φορείς, η οποία ολοκληρώνεται με την υποβολή αιτήματος για γνώμη στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής. Σε κάθε περίπτωση η διαδικασία αυτή πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι την 31 Οκτωβρίου εκάστου έτος, οπότε και καθορίζεται το ενδεικτικό δίκτυο. Ένα πλοίο μπορεί να δρομολογηθεί σε περισσότερες γραμμές, διαφορετικών κατηγοριών, σύμφωνα με την δήλωση του πλοιοκτήτη του, με εξαίρεση τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία ανοιχτού τύπου (τα πορθμεία), των οποίων η δρομολόγηση αφορά συγκεκριμένη γραμμή. Σκοπός της διάταξης αυτής - καθώς και της διάταξης της παρ. 1 του άρθρου 4, κατά την οποία η δρομολόγηση Ε/Γ- Ο/Γ πλοίου ανοιχτού τύπου είναι πάντοτε δωδεκάμηνη-, η οποία προστίθεται ως τελευταίο εδάφιο στην παρ. 3 του άρ. 4 του ν. 2932/2001 είναι να ενθαρρυνθεί η δρομολόγηση των πλοίων αυτών σε δρομολογιακές γραμμές εποχιακού ενδιαφέροντος, με την εύλογη προσδοκία του πλοιοκτήτη στην αυξημένη κίνηση της τουριστικής περιόδου.

Με το **Άρθρο 3** (με το οποίο αντικαθίστανται τα εδάφια α) και β) της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2932/2001), ορίζεται ότι ένα πλοίο, προκειμένου να δρομολογηθεί, πρέπει να διαθέτει κατάλληλο Πιστοποιητικό Ασφαλείας, το οποίο προσκομίζεται στην αρμόδια λιμενική αρχή τουλάχιστον (2) δύο μήνες πριν από την έναρξη των δρομολογίων και να είναι σε ισχύ κατά την έναρξη εκτέλεσης αυτών. Ο όρος αυτός είναι απαραίτητος, προκειμένου να εξασφαλιστεί έγκαιρα η λειτουργική ετοιμότητα των πλοίων που θα λάβουν ανακοίνωση δρομολόγησης. Στην παρ. 2 επικαιροποιήθηκαν οι αξιόποινες πράξεις, που αποκλείουν ένα φυσικό πρόσωπο από το να ενεργήσει ως πλοιοκτήτης.

Στο προτεινόμενο **Άρθρο 4** (με το οποίο τροποποιείται το άρ. 4 του ν. 2932/2001) επαναδιατυπώνονται οι λόγοι, εξ αιτίας των οποίων το Υπουργείο μπορεί να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη Δήλωση ως προς τα στοιχεία των δρομολογίων. Σε περίπτωση που η Δήλωση τροποποιείται επειδή οι λιμενικές υποδομές στον αφετήριο λιμένα δεν επαρκούν για την διάθεση χώρου προβολής ή πρυμνοδέτησης κατά τον ίδιο χρόνο, και εφόσον δεν επιτευχθεί συμφωνία των πλοιοκτητών, ο αρμόδιος Υπουργός μπορεί, με γνώμη του Σ.Α.Σ, να αναθέτει στον αρμόδιο φορέα διαχείρισης του λιμένα να διενεργεί πλειοδοτικό διαγωνισμό για τον προσδιορισμό της προτεραιότητας προβολής ή πρυμνοδέτησης κατά την εκτέλεση των συγκεκριμένων δρομολογίων έναντι καταβολής δικαιώματος.

Με σκοπό την εξασφάλιση ενός αξιόπιστου δικτύου ακτοπλοΐας, που είναι ζωτικής σημασίας για τους νησιώτες, θεσπίζεται η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να πληροφορεί ορθά το κοινό σχετικά με την εκτέλεση των δρομολογίων και να μεριμνά για την έγκαιρη διάθεση - έκδοση εισιτηρίων στο επιβατικό κοινό, τουλάχιστον δύο μήνες πριν από την προγραμματισμένη εκτέλεση του δρομολογίου (που προστίθεται στην παρ. 7 του άρ. 4 του ν. 2932/2001). Με τον τρόπο αυτόν διαφαίνεται έγκαιρα η πραγματική πρόθεση να εκτελεστεί ένα δρομολόγιο.

Με το **Άρθρο 5** επέρχονται αλλαγές στο άρ. 4 Α του ν. 2932/2001 που αφορά την τακτική δρομολόγηση των επιβατηγών υδροπτερυγών και ταχύπλων πλοίων. Ειδικότερα ρυθμίζεται η εκπρόθεσμη, μετά την 31 Ιανουαρίου, δρομολόγησης υδροπτερυγού ή ταχύπλου πλοίου, η οποία είναι δυνατή εφόσον πληρούνται οι γενικές προϋποθέσεις τακτικής δρομολόγησης και ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή με συμβάσεις του άρθρου όγδοου. Στην περίπτωση αυτή η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για συνεχόμενο χρονικό διάστημα 6 μηνών από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται το φαινόμενο εκ των υστέρων δρομολόγησης ταχύπλων, που παρέχουν πιο αναβαθμισμένες υπηρεσίες, εις βάρος των ήδη δρομολογούμενων μέσα σε ένα ήδη διαμορφωθέν δίκτυο. Για λόγους ισότητας και με σκοπό την διασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού, τα πλοία της παραπάνω κατηγορίας μπορούν να δρομολογηθούν και με την τακτική διαδικασία, που προβλέπεται στο άρθρο 4 του ν. 2932/2001. Καταργείται η μεταβατική διάταξη της παρ. 1 του άρ. 4 Α.

Το **Άρθρο 6** τροποποιεί την παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 2932/2001 επεκτείνοντας το πεδίο εφαρμογής της και στις περιπτώσεις που η μεταβολή του προσώπου του πλοιοκτήτη λάβει χώρα μετά την υποβολή της Δήλωσης Δρομολόγησης, πριν την έναρξη ή κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου. Η διαδικασία μεταβολής παραμένει η ίδια.

Στο **Άρθρο 7** επέρχονται αλλαγές στο άρθρο 6 του ν. 2932/2001, που αφορούν την εκτέλεση και την διακοπή των δρομολογίων. Ειδικότερα ορίζεται ότι η μεταβολή δρομολογίου επιτρέπεται μόνο αν κριθεί ότι με την αποδοχή του σχετικού αιτήματος του πλοιοκτήτη δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής και δεν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των συγκοινωνιών. Την προσωρινή τροποποίηση δρομολογίου αποφασίζει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου πλοιοκτήτη, για την αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών. Για την διασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής της διάταξης διατηρείται η ρύθμιση κατά την οποία στην περίπτωση που η αρμοδιότητα για προσωρινή τροποποίηση δρομολογίου μεταβιβάζεται σε κατώτερα διοικητικά όργανα, στη σχετική απόφαση καθορίζονται, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., τα όργανα αυτά, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα. Για να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή αυτής της δυνατότητας και να περιοριστεί η καταχρηστική εφαρμογή της ορίζεται ότι η προσωρινή τροποποίηση δρομολογίων δεν μπορεί να αποφασιστεί από τον Μάιο μέχρι και τον Αύγουστο του έτους δρομολόγησης. Στις περιπτώσεις αυτές, τυχόν έκτακτες δρομολογιακές ανάγκες, θα καλύπτονται με την έκτακτη δρομολόγηση του άρθρου 7.

Η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων επιτρέπεται, ανάμεσα στα άλλα και για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης και για χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο για αυτήν. Η διακοπή με την επίκληση αυτού του λόγου απαιτεί αίτηση του πλοιοκτήτη και έγκριση από το Υπουργείο, σύμφωνα με την παρ. 4 του ίδιου άρθρου (όπως τροποποιήθηκε το στοιχείο β) της παραγρ. 3 του άρ. 6 ν. 2936/2001). Αντίθετα αρκεί η εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου και η θεώρησή αυτής από τη λιμενική αρχή, όταν τα δρομολόγια διακόπτονται λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή άλλης σοβαρής αιτίας, όπως δυσμενών καιρικών συνθηκών ή έκτακτης επιθεώρησης. Ως λόγοι εξαιρετικής ανάγκης θεωρούνται και οι ζημίες ή βλάβες μικρότερης κλίμακας, οι οποίες μπορούν να αποκατασταθούν εντός δύο ημερών από την εκδήλωση της βλάβης. Το πλοίο εκτελεί τα δρομολόγιά του αμέσως μετά την άρση του γεγονότος. Οι παραπάνω τροποποιήσεις, ενταγμένες συστηματικά στο άρ. 6, περιορίζουν πολύ την δυνατότητα να γίνεται κατάχρηση των αιτημάτων διακοπής. Από την άλλη πλευρά διευκολύνεται η ολιγόωρη διακοπή ενός δρομολογίου για σοβαρό λόγο, αφού απαλλάσσεται ο πλοιοκτήτης από το βάρος των γραφειοκρατικών διαδικασιών.

Στο **Άρθρο 8** (το οποίο τροποποιεί την παράγραφο 1 του άρθρου 7 του ν. 2932/2001 (Α' 145) ορίζεται ότι η έκτακτη δρομολόγηση δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 15 ημέρες. Σκοπός της διάταξης είναι να διασφαλίσει την εξαιρετική φύση της κατά παρέκκλιση αυτής διαδικασίας, ώστε να μην γίνεται κατάχρηση αυτής της. Στο ίδιο εδάφιο προβλέπεται βέβαια η δυνατότητα παράτασης αυτής της προθεσμίας αλλά μόνο στην περίπτωση που δεν θα έχουν εξαλειφθεί οι λόγοι που δικαιολογούν την έκτακτη δρομολόγηση και μόνο για μία φορά. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται να περιοριστεί στην πράξη αυτού του είδους η δρομολόγηση αποκλειστικά στις περιπτώσεις που αυτό είναι απαραίτητο.

Το Άρθρο 9 (με το οποίο αντικαθίσταται η παρ. 7 του άρθρου 8 του ν. 2932/2001 (Α' 145) αφορά τον μειοδοτικό διαγωνισμό της παρ. 5 του άρθρου 8, δηλαδή την περίπτωση που δεν έχουν υποβληθεί από τους πλοιοκτήτες προτάσεις ώστε να συναφθεί σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας μέχρι δώδεκα έτη. Ειδικότερα ρυθμίζεται η περίπτωση όπου ο πλοιοκτήτης δηλώνει την πρόθεσή του να ξεκινήσει την γραμμή με παλιό πλοίο και αλλά δεσμεύεται να το αντικαταστήσει στη συνέχεια με νεότευκτο ή πλοίο με τεχνολογία φιλική προς το περιβάλλον. Τότε η σύμβαση ορίζεται για τον ανώτατο χρόνο των 12 ετών. Για την εξασφάλιση της τήρησης του όρου της αντικατάστασης, προσδιορίζεται στην σύμβαση ο τρόπος εξασφάλισης της συμβατικής αυτής υποχρέωσης που αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης, καθώς και οι ποινικές ρήτρες και οι διοικητικές κυρώσεις που θα ισχύουν σε περίπτωση μη εκπλήρωσής της. Επίσης ορίζεται ενδεχόμενη αναπροσαρμογή του μισθώματος.

Στο Άρθρο 10, με το οποίο αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 2932/2001 (Α'145), αναμορφώνονται οι διατάξεις για την συγκρότηση και την λειτουργία του Σ.Α.Σ. και επέρχονται μικρές αλλαγές στην σύνθεσή του, η οποία είναι πλέον 17μελής. Από τους φορείς, οι οποίοι πλέον εκπροσωπούνται με ένα μέλος. Στους φορείς προστέθηκε η Ομοσπονδία Ναυτικών Πρακτόρων Ελλάδος (Ο.Ν.Π.Ε.) και αφαιρέθηκε το Τ.Ε.Ε., επειδή η μέχρι σήμερα εμπειρία έδειξε ότι δεν υπάρχει άμεσος συσχετισμός με ρόλου του με την ακτοπλοΐα. Οι εκπρόσωποι της τοπικής οικονομίας θα έχουν άλλωστε την ευκαιρία να διατυπώσουν την γνώμη ως προς την διαμόρφωση του ενδεικτικού δικτύου, κατά την διάρκεια της διαβούλευσης που προβλέπεται στην παρ. 2 του άρ. 4. Στο ίδιο άρθρο προβλέπεται η έκδοση Κανονισμού Λειτουργίας του Σ.Α.Σ με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ώστε να καθοριστεί ο τρόπος λειτουργίας του και οι αρχές, με βάση τις οποίες θα λαμβάνει τις αποφάσεις του. Η λήψη αποφάσεων από το Σ.Α.Σ. καθίσταται πολλές φορές δυσχερές, επειδή ανακύπτει η ανάγκη να ιεραρχούνται ανάγκες (η ανάγκη για διατήρηση της ασφάλειας των συγκοινωνιών, η ανάγκη για εξασφάλιση συχνών και αξιόπιστων συγκοινωνιών κλπ). Με τον καθορισμό των αρχών λειτουργίας του Σ.Α.Σ. θα εξασφαλιστεί μία ενιαία βάση στην λήψη αποφάσεων και θα εμπεδωθεί η αντικειμενική και ισότιμη αντιμετώπιση των θεμάτων που ανακύπτουν. Ο Κανονισμός

αυτός μπορεί να αλλάζει με τον ίδιο τρόπο, κατόπιν γνώμης του Σ.Α.Σ. ώστε να μην διαταράσσεται η εύρυθμη λειτουργία του Οργάνου.

Στο Άρθρο 11, με το οποίο αντικαθίσταται το άρθρο 11 του ν. 2932/2001 (Α' 145) αναμορφώνονται οι ποινικές και διοικητικές κυρώσεις που προβλέπει ο ν. 2932/2001. Με το πλημμέλημα της παρ. 1 τιμωρείται η εκτέλεση δρομολογίων και έκδοση εισιτηρίων για δρομολόγια, για τα οποία δεν υφίσταται Ανακοίνωση Δήλωσης Δρομολόγησης ή Απόφαση Δρομολόγησης. Στην διάταξη ορίζονται με σαφήνεια τα στοιχεία της αξιόποινης πράξης και προβλέπεται ρήτρα επικουρικότητα, με την έννοια ότι η εφαρμογή της υποχωρεί αν η ίδια συμπεριφορά υπάγεται σε άλλους κυρωτικούς κανόνες (πχ. 291 ΠΚ διατάραξη ασφάλειας συγκοινωνιών, 292 ΠΚ παρακώλυση συγκοινωνιών κλπ). Τέλος το εν λόγω πλημμέλημα καθορίζεται ως διωκόμενο κατόπιν αίτησης του αρμόδιου Υπουργού, ο οποίος ενημερώνεται για την συνδρομή των όρων της αντικειμενικής υπόστασης με κάθε τρόπο από την αρμόδια λιμενική αρχή. Ο τρόπος αυτός έναρξης της ποινικής δίωξης επιλέχθηκε ώστε να εξετάζεται κάθε φορά εάν υπήρξε πραγματική διατάραξη της εξυπηρέτησης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από την ενέργεια του δράστη.

Τα επόμενα άρθρα προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων σε τρεις πολύ σημαντικές παραβάσεις, οι οποίες παραβιάζουν την ασφάλεια των θαλασσιών συγκοινωνιών και δυσχεραίνουν υπέρμετρα την ανταπόκριση του κράτους στο δικαίωμα των νησιωτών για επικοινωνία. Πρόκειται για τις περιπτώσεις που α) κατά τη διάρκεια της δρομολόγησης πλοίου, διαπιστώνεται με κάθε τρόπο ότι δεν πληρείται τουλάχιστον μία από τις προϋποθέσεις ή τους όρους των άρθρων 2 έως και 4Α του παρόντος νόμου και διαταράσσεται για τον λόγο αυτόν η εξυπηρέτηση της γραμμής, β) μετά την ανακοίνωση της δρομολόγησης, το πλοίο δεν ξεκινήσει ή, αφού ξεκινήσει, διακόψει τα δρομολογία του, χωρίς να συντρέχουν οι όροι της νόμιμης διακοπής των δρομολογίων, όπως ορίζονται στο άρθρο 6 παρ. 3 και γ) γίνεται δεκτό αίτημα πλοιοκτήτη να δρομολογήσει ένα επιπλέον πλοίο αλλά το πλοίο, για το οποίο έχει ανακοινωθεί δήλωση δρομολόγησης διακόψει τα δρομολογία του για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τις εξήντα (60) ημέρες. Στις παραπάνω περιπτώσεις προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις, αφού κληθεί ο φερόμενος ως παραβάτης να εκφράσει τις απόψεις του. Οι διοικητικές κυρώσεις ενισχύουν την ΚΑΕ του Υπουργείου Ναυτιλίας για τις άγονες γραμμές, δηλαδή εξυπηρετούν ειδικό σκοπό που εναρμονίζεται πλήρως με την βλαπτική συμπεριφορά του παραβάτη.