



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής»

I. Γενικές παρατηρήσεις

Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως το επεξεργάσθηκε η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, διαρθρώνεται σε δεκαπέντε (15) Μέρη και αποτελείται από τριακόσια έξι (306) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου, που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος του νόμου. Με τις διατάξεις του νομοσχεδίου καταργείται ο ισχύων Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (εφεξής, ΚΙΝΔ) (ο οποίος κυρώθηκε με τον ν. 3816/1958), και εισάγεται νέο νομοθετικό πλαίσιο ως προς την ρυθμιστική ύλη του και ως προς συναφή ζητήματα.

Το Πρώτο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Το καθεστώς του πλοίου», αποτελείται από δύο (2) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 1-10), υπό τον τίτλο «Πλοίο – Στατικό Ναυπήγημα – Νηολόγηση», εισάγεται η έννοια του πλοίου και του στατικού ναυπηγήματος (άρθρο 1), οριοθετείται το πεδίο εφαρμογής διατάξεων του νομοσχεδίου ως προς τα στατικά ναυπηγήματα (άρθρο 2), καθορίζονται εκ νέου οι όροι και η διαδικασία νηολόγησης των πλοίων (άρθρο 3), καταχώρισης των μη νηολογούμενων πλοίων (άρθρο 4), και νηολόγησης των στατικών ναυπηγημάτων (άρθρο 5) και των ναυπηγούμενων πλοίων (άρθρο 6). Συστηματοποιούνται, εξ άλλου, σε μία διάταξη, αφενός, η υποχρέωση κάθε αρμόδιας λιμενικής αρχής προς τήρηση των σχετικών βιβλίων καταχώρισης στοιχείων και πράξεων για τα πλοία και τα στα-

τικά ναυπηγήματα (άρθρο 7), αφετέρου, όλες οι πράξεις και τα στοιχεία που υπόκεινται υποχρεωτικά σε δημοσιότητα με την καταχώρισή τους στα οικεία βιβλία (άρθρο 8), και θεσπίζεται η δυνατότητα των αρμόδιων αρχών να διεκπεραιώνουν τη σχετική διαδικασία και να τηρούν τα εν λόγω βιβλία (άρθρο 9) και εν γένει το αρχείο (άρθρο 10) με ηλεκτρονικά μέσα.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 11-16) του Πρώτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Κυριότητα επί πλοίου», ρυθμίζονται, εκ νέου, η νομική φύση, ο τύπος και οι έννομες συνέπειες της σύμβασης ναυπήγησης (άρθρο 11), ζητήματα μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου (άρθρο 12) και ναυπηγουμένου (άρθρο 13), κτήσης κυριότητας πλοίου με τακτική ή έκτακτη χρησικτησία (άρθρο 14), ανάλογης εφαρμογής των διατάξεων του Αστικού Κώδικα (εφεξής, ΑΚ) περί της καταχώρισης στα δημόσια βιβλία (εν προκειμένω, στο νηολόγιο) δικαιοπραξιών αιτία θανάτου και δικαστικών αποφάσεων (άρθρο 15), και διατυπώνει, εκ νέου, τους κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου για το εφαρμοστέο δίκαιο ως προς τις προϋποθέσεις κτήσης κυριότητας επί πλοίου (άρθρο 16).

Το Δεύτερο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Εμπράγματη ασφάλεια επί πλοίου», αποτελείται από δύο (2) Κεφάλαια.

Ειδικότερα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα [17]-41), υπό τον τίτλο «Ναυτικές υποθήκες», ορίζεται ότι η ναυτική υποθήκη (απλή και προτιμώμενη) και τα ναυτικά προνόμια εξασφαλίζουν τις ναυτικές απαιτήσεις (άρθρο 17), εισάγεται εκ νέου η έννοια της απλής και της προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης επί πλοίου (άρθρο 18), καθορίζεται το είδος της υποθήκης στις περιπτώσεις συμπλοιοκτησίας, ιδανικού μέρους και επικαρπίας (άρθρο 19), ορίζεται ότι τίτλος για την απόκτηση υποθήκης σε πλοίο αποτελεί μόνο η ιδιωτική βούληση (άρθρο 20), θεσπίζεται ο τύπος, το περιεχόμενο και οι προϋποθέσεις σύστασης της απλής (άρθρο 21) και της προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης (άρθρο 22), και καθορίζεται ο χρόνος και η διαδικασία σύστασής τους (άρθρο 23), όπως και η υποθηκική τάξη (άρθρο 24), και η υποχρέωση εκμετάλλευσης του ενυπόθηκου πλοίου με επιμέλεια και σύμφωνα με τους κανόνες της τακτικής εκμετάλλευσης (άρθρο 25). Περαιτέρω, καθορίζονται τα δικαιώματα του ενυπόθηκου προτιμώμενου δανειστή (άρθρο 26), ο τρόπος και η διαδικασία ανάληψης και παύσης της εκμετάλλευσης πλοίου από τον ενυπόθηκο δανειστή (άρθρο 27), καθώς και η έκτασή της (άρθρο 28), ο καταλογισμός των προσόδων προς εξόφληση της απαίτησης, μετά από την αφαίρεση κάθε σχετικής δαπάνης, και η υποχρέωση λογοδοσίας του δανειστή (άρθρο 29). Επίσης, προβλέπεται ότι, με την καθ' οιονδήποτε τρόπο εξόφληση της απαίτησης, παύει η εκμετάλλευση του πλοίου (άρθρο 30), αποσαφηνίζεται ότι ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής που έχει αναλά-

βει την εκμετάλλευση του πλοίου διατηρεί το δικαίωμά του να ικανοποιηθεί με επίσπευση αναγκαστικής εκτέλεσης (άρθρο 31), και ρυθμίζονται τα δικαιώματα των προηγούμενων, κατά την υποθηκική τάξη, δανειστών, εφόσον έχει αναληφθεί η εκμετάλλευση του πλοίου από προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή (άρθρο 32). Ακολούθως, θεσμοθετείται δικαίωμα του ενυπόθηκου δανειστή περί ασφάλισης του πλοίου, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 33), προβλέπεται η ακυρότητα της εγγραφής υποθήκης υπέρ του προσώπου που επέβαλε την κατάσχεση (αναγκαστική ή συντηρητική) και υπέρ των δανειστών που αναγγέλθηκαν (άρθρο 34), και εισάγεται η υποχρεωτική ανάκληση της ναυτικής υποθήκης σε περίπτωση πτώχευσης, κατ' εφαρμογήν της περ. δ) του άρθρου 117 του ν. 4738/2020 (άρθρο 35). Περαιτέρω, ορίζεται ότι το ενυπόθηκο πλοίο δύναται, υπό προϋποθέσεις, να αλλάξει λιμένα νηολόγησης ή να μετονομασθεί (άρθρο 36), και ότι είναι άκυρη η «εκποιητική δικαιοπραξία ενυπόθηκου πλοίου που επιφέρει απώλεια της ελληνικής εθνικότητας, εφόσον έγινε χωρίς την έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών» (άρθρο 37), καθώς και ότι διατηρείται η σειρά απλής ή προτιμώμενης υποθήκης επί πλοίου που μεταγενέστερα έλαβε ελληνική εθνικότητα, κατά τα ειδικότερον προβλεπόμενα (άρθρο 38). Τέλος, ορίζεται ότι διατηρούνται εν ισχύ οι διατάξεις του ν.δ. 2687/1953 ως προς την παραχώρηση προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης σε πλοίο ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων (άρθρο 39), και ότι, για τα μη ρυθμιζόμενα από το νομοσχέδιο ζητήματα, τυγχάνουν ανάλογης εφαρμογής οι περί υποθήκης διατάξεις του Αστικού Κώδικα (άρθρο 40), και παρέχεται εξουσιοδότηση προς έκδοση προεδρικού διατάγματος για τη θεσμοθέτηση της δυνατότητας σύστασης προτιμώμενης υποθήκης και σε πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των πεντακοσίων (500) κόρων (άρθρο 41).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 42-47) του Δευτέρου Μέρους, υπό τον τίτλο «Ναυτικά προνόμια», καθορίζονται, εκ νέου, οι προνομιούχες απαιτήσεις κατά του προσώπου που εκμεταλλεύεται το πλοίο για δικό του λογαριασμό, καθώς και η κατάταξή τους (άρθρα 42-43), η απόσβεση του προνομίου σε περίπτωση συμβατικής εκποίησης πλοίου, εφόσον δεν έχει επιτευχθεί σχετική δικαστική αναγνώριση ή δεν έχει ασκηθεί αγωγή εντός της οριζόμενης αποσβεστικής προθεσμίας (άρθρο 44), καθώς και σε περίπτωση εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό (άρθρο 45), διευκρινίζεται ότι, επί του ασφαλισματος, δεν υφίσταται προνόμιο (άρθρο 46), και ορίζεται ότι, αφενός, τα ναυτικά προνόμια επί του πλοίου διέπονται από το δίκαιο της σημαίας που φέρει το πλοίο, και ότι, αφετέρου, για την κατάταξη των προνομιούχων απαιτήσεων, εφαρμόζεται το δίκαιο του τόπου εκτέλεσης (άρθρο 47).

4

Το Τρίτο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Εκμετάλλευση του πλοίου», αποτελείται από πέντε (5) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 48-50), υπό τον τίτλο «Πλοιοκτησία», μεταξύ άλλων, διατηρούνται, κατά περιεχόμενο, οι ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ ως προς την έννοια του πλοιοκτήτη (άρθρο 48), ρυθμίζεται, εκ νέου, το καθεστώς της ευθύνης του (άρθρο 49), και θεσπίζεται απαλλαγή του προσώπου που απέκτησε την κυριότητα πλοίου – μόνον με σύμβαση και μόνον με τον πλοιοκτήτη – από την ευθύνη του τελευταίου έναντι των δανειστών του, μη εφαρμοζομένου, εν προκειμένω, του άρθρου 479 ΑΚ (άρθρο 50).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ (άρθρα 51-58), υπό τον τίτλο «Συμπλοιοκτησία», ρυθμίζονται, εκ νέου, ζητήματα που αφορούν, ιδίως, τα χαρακτηριστικά του «εταιρικού» θεσμού της συμπλοιοκτησίας (άρθρο 51), τις σχέσεις μεταξύ των συμπλοιοκτητών (άρθρο 52) και την ευθύνη τους (άρθρο 54), τη διαχείριση και την εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας (άρθρο 53), ζητήματα ως προς τη μεταβίβαση του πλοίου ή μερίδας της συμπλοιοκτησίας (άρθρο 55), την εκποίηση πλοίου με δικαστική άδεια (άρθρο 56), όπως και περιπτώσεις εξόδου συμπλοιοκτήτη (άρθρο 57) και δικονομικές ρυθμίσεις ως προς τη δικαιοδοσία των δικαστηρίων για την εκδίκαση διαφορών που αφορούν τη συμπλοιοκτησία (άρθρο 58).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ (άρθρα 59-63) του Τρίτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Εφοπλισμός», διατηρούνται, κατά περιεχόμενο, οι ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ ως προς την έννοια του εφοπλιστή (άρθρο 59) και τις διατυπώσεις δημοσιότητας του εφοπλισμού, στις οποίες προστίθεται και η διαγραφή της σχέσης εφοπλισμού (άρθρο 60), όπως και ως προς το δικαίωμα του εφοπλιστή να διορίζει τον πλοίαρχο (άρθρο 61). Ρυθμίζεται, εξ άλλου, η ευθύνη του εφοπλιστή κατά τρόπο όμοιο με εκείνη του πλοιοκτήτη (άρθρο 62), και συστηματοποιείται το νομικό καθεστώς για την ευθύνη του κυρίου του πλοίου ως προς απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό του (άρθρο 63).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ΄ (άρθρα 64-68), υπό τον τίτλο «Διαχείριση – Ναυτική πρακτορεία», εισάγεται ορισμός της έννοιας «διαχείριση πλοίου» και αποσαφηνίζεται τόσο η νομική φύση της, ως μίσθωσης ανεξάρτητων υπηρεσιών (άρθρο 64) και, έναντι των τρίτων, κατ' αρχήν ως σχέσης αντιπροσώπευσης του διαχειριστή με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, όσο και η ευθύνη του διαχειριστή (άρθρο 65). Εισάγεται, επίσης, ορισμός της έννοιας του ναυτικού πράκτορα και ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν, ιδίως, τον τύπο κατάρτισης και το νομικό καθεστώς της σύμβασης ναυτικής πρακτορείας (άρθρο 66), τις κύριες αξιώσεις και την έκταση της ευθύνης του ναυτικού πράκτορα (άρθρο 67) όπως και την αντιπροσωπευτική εξουσία του,

θεσπίζεται, δε, για τον ναυτικό πράκτορα η εκ του νόμου ανάληψη της ιδιότητας του αντικλήτου του εντολέα του (άρθρο 68).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' (άρθρα 69-71) του Τρίτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Ειδικά καθεστώτα ευθύνης», ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, βάσει της κυρωθείσας με το π.δ. 197/1995 Διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο (άρθρο 69), για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, βάσει της κυρωθείσας με τον ν. 3393/2005 Διεθνούς Σύμβασης της 23.3.2001 για την αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (άρθρο 70), και για ζημιές από τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, βάσει της υπό κύρωση – σύμφωνα με όσα αναφέρει η Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. υπό Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 143) – Διεθνούς Σύμβασης «HSN» (Hazardous and Noxious Substances) του 2010, περί ευθύνης και αποζημιώσεων για ζημιές σχετιζόμενες με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, με εξαίρεση τις πτυχές δικαστικής συνεργασίας σε αστικές υποθέσεις (άρθρο 71).

Το Τέταρτο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Ναύλωση», αποτελείται από οκτώ (8) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 72-77), υπό τον τίτλο «Ορισμός – Γενικά», μεταξύ άλλων, εισάγεται νέος, διευρυμένος, ορισμός της έννοιας της ναύλωσης (άρθρο 72), διακηρύσσεται η υπαγωγή του δικαίου που διέπει τη σύμβαση ναύλωσης στην αρχή της συμβατικής ελευθερίας των μερών (άρθρο 73), διατηρείται ο κατ' αρχήν άτυπος χαρακτήρας της σύμβασης ναύλωσης (άρθρο 74), διατυπώνεται ενιαίος ερμηνευτικός κανόνας για την ερμηνεία των συμβάσεων ναύλωσης (άρθρο 75), ρυθμίζονται ζητήματα υποναυλώσεων, διαδοχικών, δηλαδή, μετά την αρχική, ναυλώσεων (άρθρο 76), και αποσαφηνίζονται τα κύρια είδη σύμβασης ναύλωσης (άρθρο 77).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 78-85), υπό τον τίτλο «Υποχρεώσεις Εκναυλωτή», συστηματοποιούνται και οριοθετούνται βασικές υποχρεώσεις του εκναυλωτή, μεταξύ των οποίων, ιδίως, η υποχρέωση να παραχωρήσει τη χρήση του πλοίου (άρθρο 78), και δη ως αξιόπλοου ως προς τη συμφωνημένη χρήση (άρθρο 79) και έτοιμου προς φόρτωση στον συμφωνηθέντα τόπο και χρόνο (άρθρο 80), όπως και η υποχρέωσή του να εκδίδει φορτωτική, αν το ζητήσει ο ναυλωτής (άρθρο 81), ρυθμίζονται ζητήματα ως προς την απαγόρευση φόρτωσης επί του καταστρώματος (άρθρο 82) και μεταφόρτωσης φορτίου (άρθρο 83) και ως προς την παράδοση του φορτίου από τον εκναυλωτή (άρθρο 84), και θεσπίζεται, το πρώτον, η δυνατότητα των

μερών να τροποποιούν ζητήματα που αφορούν την ευθύνη του εκναυλωτή (άρθρο 85).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ (άρθρα 86-90), υπό τον τίτλο «Υποχρεώσεις Ναυλωτή» συστηματοποιούνται και οριοθετούνται βασικές υποχρεώσεις του ναυλωτή, μεταξύ των οποίων, ιδίως, η υποχρέωση καταβολής ναύλου (άρθρο 86), η υποχρέωσή του να μην φορτώνει στο πλοίο επικίνδυνο φορτίο (άρθρο 87), και η υποχρέωσή του να κατευθύνει το πλοίο σε ασφαλή λιμένα (άρθρο 88). Ρυθμίζονται, επίσης, ζητήματα που αφορούν την ευθύνη του ναυλωτή κατά τη φόρτωση, τη στοιβάση και την εκφόρτωση του φορτίου (άρθρο 89), καθώς και για τις ζημιές που υφίσταται ο εκναυλωτής λόγω συμμόρφωσης με τις οδηγίες του ναυλωτή (άρθρο 90).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ΄ (άρθρα 91-92), υπό τον τίτλο «Λύση της σύμβασης ναύλωσης», ρυθμίζεται, εκ νέου, η λύση της σύμβασης ναύλωσης σε περίπτωση ανυπαίτιας αδυναμίας παροχής από τον εκναυλωτή (άρθρο 91), καθώς και η καταγγελία της, από οποιοδήποτε μέρος, αν συντρέχει σπουδαίος λόγος (άρθρο 92).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε΄ (άρθρα 93-98) του Τέταρτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Ειδικότερες διατάξεις για τη ναύλωση κατά χρόνο», μεταξύ άλλων, αποδίδεται ο ορισμός της έννοιας της ναύλωσης κατά χρόνο (δηλαδή, της αποκαλούμενης χρονοναύλωσης) (άρθρο 93), και ρυθμίζονται ζητήματα ως προς τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή (άρθρο 94), τον χρόνο καταβολής του ναύλου (άρθρο 95), τις δαπάνες για τον εφοδιασμό του πλοίου (άρθρο 96) και τις λοιπές δαπάνες (άρθρο 97), και την «επαναπαράδοση» (κατ' απόδοση του αγγλικού όρου «redelivery») του πλοίου στον εκναυλωτή (άρθρο 98).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΣΤ΄ (άρθρα 99-106), υπό τον τίτλο «Ειδικότερες διατάξεις για τη ναύλωση κατά ταξίδι», μεταξύ άλλων, αποδίδεται ο ορισμός της έννοιας της ναύλωσης κατά ταξίδι (ή κατά πλου) (άρθρο 99), και ρυθμίζονται ζητήματα ως προς τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή να έχει το πλοίο έτοιμο προς φόρτωση (άρθρο 100), να το προμηθεύει με καύσιμο κίνησης και εφόδια (άρθρο 101), να εκτελεί τους συμφωνημένους πλόες (άρθρο 102), να αναμένει να ολοκληρωθεί η φόρτωση, χωρίς αντάλλαγμα (άρθρο 103), και να αναλαμβάνει τα έξοδα λιμένος, πλοήγησης και ρυμούλκησης (άρθρο 104). Ορίζεται, εξ άλλου, ο χρόνος καταβολής του ναύλου (άρθρο 105) και οριοθετείται υποχρέωση του ναυλωτή να έχει το φορτίο διαθέσιμο προς φόρτωση (άρθρο 106).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ζ΄ (άρθρα 107-115), υπό τον τίτλο «Ειδικότερες διατάξεις για τη ναύλωση γυμνού πλοίου», μεταξύ άλλων, αποδίδεται ο ορισμός της έννοιας της ναύλωσης γυμνού πλοίου (δηλαδή, της απο-

καλούμενης «γυμνής» ναύλωσης) (άρθρο 107), και ρυθμίζονται ζητήματα ως προς τις υποχρεώσεις του ναυλωτή (άρθρο 108), την κατανομή της ευθύνης των συμβαλλομένων (άρθρο 109), τον τρόπο και τις έννομες συνέπειες καταβολής του ναύλου (άρθρο 110), την κατ' αρχήν απαγόρευση της υποναύλωσης (άρθρο 111), της εκποίησης του πλοίου και της σύστασης επ' αυτού ναυτικής υποθήκης, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του ναυλωτή (άρθρο 112), το δικαίωμα του εκναυλωτή προς αναγωγή κατά του υπαίτιου ναυλωτή για τη δαπάνη ανέλκυσης ναυαγίου (άρθρο 113), την υποχρέωση του ναυλωτή να προστατεύει το πλοίο από προσβολές τρίτων (άρθρο 114) και τη χρηματοδοτική μίσθωση με ναύλωση «γυμνού» πλοίου (άρθρο 115).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Η' (άρθρο 116) του Τέταρτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Ειδικότερες διατάξεις για τη ναύλωση-πλαίσιο», θεσμοθετείται η αποκαλούμενη ναύλωση-πλαίσιο («contract of affreightment»), η έννοια της οποίας επεξηγείται μόνον στο κείμενο της Ανάλυσης Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο.

Το Πέμπτο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων», αποτελείται από επτά (7) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 117-120), υπό τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», οριοθετούνται οι έννοιες της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και του θαλάσσιου μεταφορέα (άρθρο 117), προσδιορίζονται οι εφαρμοστέοι κανόνες ως προς τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων στις τακτικές και τις μη τακτικές γραμμές μεταφοράς (άρθρο 118), διακηρύσσεται η αναγκαστικού δικαίου φύση των κανόνων που αφορούν τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του μεταφορέα και του φορτωτή (άρθρο 119), και καθορίζεται το χρονικό πεδίο εφαρμογής τους (άρθρο 120).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 121-131) του Πέμπτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Θαλάσσια φορτωτική και λοιπά έγγραφα μεταφοράς», ρυθμίζονται, εκ νέου, μεταξύ άλλων, η έννοια της θαλάσσιας φορτωτικής, οι περιπτώσεις (φορτωτική παραλαβής και φορτωτική φόρτωσης) και οι έννομες συνέπειες του οικείου αξιογράφου (άρθρο 121), ζητήματα σχετικά με την έκδοση φορτωτικής (άρθρο 122), τον δικαιούχο (άρθρο 123) και το περιεχόμενο της φορτωτικής (άρθρο 124), τη δυνατότητα έκδοσης ηλεκτρονικής (σε άυλη μορφή) φορτωτικής (άρθρο 125), όπως και ζητήματα μεταβίβασης της φορτωτικής (άρθρο 126). Περαιτέρω, προσδιορίζονται η έννοια, το περιεχόμενο και οι έννομες συνέπειες του δελτίου θαλάσσιας μεταφοράς (άρθρο 127), της διαδοχικής θαλάσσιας μεταφοράς (άρθρο 128), καθώς και της φορτωτικής συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος (άρθρο 129). Τέλος, εισάγεται η δυνατότητα να περιέχονται στη φορτωτική, υπό προϋποθέσεις, ρήτρες παρέκτασης της δικαιοδοσίας (άρθρο 130), και ορίζε-

ται ότι, για τη δέσμευση του τρίτου κομιστή της φορτωτικής από τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου, πρέπει, μεταξύ άλλων, η φορτωτική να περιλαμβάνει γενική ρήτρα ενσωμάτωσής τους, και ότι, για την εγκυρότητα, ειδικώς των ρητρών παρέκτασης της δικαιοδοσίας και διαιτησίας, απαιτείται η ρητή ενσωμάτωσή τους στη φορτωτική (άρθρο 131).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρα 132-138) του Πέμπτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Καθεστώς ευθύνης θαλάσσιου μεταφορέα», τίθενται, ιδίως, οι σχετικοί εφαρμοστέοι κανόνες και το πεδίο εφαρμογής τους, και οριοθετείται η ευθύνη του μεταφορέα (άρθρο 132) όπως και, ειδικότερα, η ευθύνη του σε περίπτωση υπαίτιας καθυστέρησης παράδοσης του φορτίου, καθώς και η διαδικασία ενεργοποίησής της (άρθρο 133), καθώς και η, από κοινού με τον εκ συμβάσεως μεταφορέα, εις ολόκληρον ευθύνη του πραγματικού μεταφορέα (άρθρο 134). Ακολούθως, θεσπίζεται, το πρώτον, η δυνατότητα, υπό προϋποθέσεις, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα, όπως και η σχετική ευθύνη του μεταφορέα (άρθρο 135), καθώς και η δυνατότητα συνομολόγησης ρητρών περιορισμού των υποχρεώσεων και της ευθύνης, αφενός, για τα ακραία στάδια μεταφοράς (δηλαδή, πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση των πραγμάτων), (άρθρο 136), και, αφετέρου, για τις περιπτώσεις ειδικών κατηγοριών εμπορευμάτων (άρθρο 137). Παρέχεται, εξ άλλου, στον μεταφορέα δικαίωμα περιορισμού της ατομικής ευθύνης του (άρθρο 138).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 139-143) του Πέμπτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Υποχρεώσεις και ευθύνη φορτωτή», ρυθμίζονται, μεταξύ άλλων, η υποχρέωση του φορτωτή να καταβάλλει το ναύλο και τις λοιπές, απορρέουσες από τη σύμβαση και τον νόμο, παροχές στον μεταφορέα (άρθρο 139), και τα δικαιώματα του μεταφορέα επί μη καταβολής του ναύλου ή των λοιπών πρόσθετων παροχών, μεταξύ των οποίων και το δικαίωμά του να ζητεί τον δικαστικό διορισμό του (από το Μονομελές Πρωτοδικείο, δικάζον κατά τη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων) ως μεσεγγυούχου του φορτίου (άρθρο 140). Ακολούθως, καθορίζεται η υποχρέωση του φορτωτή να παραδίδει τα πράγματα προς φόρτωση στον μεταφορέα, εντός συγκεκριμένου χρόνου και σε ορισμένο, ανά περίπτωση, τόπο (άρθρο 141), και να του παραδίδει όλα τα έγγραφα που σχετίζονται με τη φόρτωση και την εκφόρτωση των πραγμάτων, όπως και τις απαραίτητες εκ του νόμου πληροφορίες επί αυτών (άρθρο 142), και, οριοθετείται η ευθύνη του φορτωτή, από την οποία απαλλάσσεται μόνον «αν αποδείξει ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα» (άρθρο 143).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' (άρθρα 144-146) του Πέμπτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Παράδοση των πραγμάτων», ρυθμίζεται η υποχρέωση

παράδοσης των πραγμάτων από τον μεταφορέα στον «προσηκόντως νομιμοποιούμενο παραλήπτη, στον συμφωνηθέντα λιμένα εκφόρτωσης» και ο τρόπος απόδειξης της παράδοσης (άρθρο 144), προσδιορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται από τον μεταφορέα στην περίπτωση εμφάνισης περισσώτερων πιθανών παραληπτών (άρθρο 145), καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται από τον μεταφορέα σε περίπτωση μη εμφάνισης του παραλήπτη προς παραλαβή των πραγμάτων ή σε περίπτωση καθυστερημένης εμφάνισής του ή όταν ο παραλήπτης αρνηθεί την παραλαβή για οποιοδήποτε λόγο (άρθρο 146).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΣΤ΄ (άρθρα 147-149) του Πέμπτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος», ορίζεται ότι, στην περίπτωση σύμβασης συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος, ο μεταφορέας υποχρεούται στη μεταφορά του πράγματος με μεταφόρτωση του πράγματος από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και πλοίο (άρθρο 147), και ρυθμίζεται η ευθύνη του μεταφορέα «για ζημίες σχετικές με την ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων ή καθυστέρηση στην παράδοση αυτών» και ο τρόπος απόδειξης του γεγονότος (άρθρο 148), όπως και η επιφύλαξη εφαρμογής «του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης του 1956 για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς που κυρώθηκε με τον ν. 559/1977 (Α΄ 78), όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα ή άλλων διεθνών συμβάσεων» (άρθρο 149).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ζ΄ (άρθρα 150-151) του Πέμπτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς», θεσπίζεται η σύμβαση παραγγελίας θαλάσσιας μεταφοράς, καθορίζονται τα πρόσωπα (παραγγελιοδόχος και παραγγέλλον) και η έκταση της ευθύνης τους (άρθρο 150), καθώς και η ευθύνη του παραγγελιοδόχου στην περίπτωση της συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος (άρθρο 151).

Το Έκτο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Θαλάσσια μεταφορά επιβατών», αποτελείται από τρία (3) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 152-153), υπό τον τίτλο «Έννοια – Πεδίο εφαρμογής», εισάγεται η έννοια της σύμβασης της θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη, και ρυθμίζεται το περιεχόμενο, ο τρόπος απόδειξής της, ο τρόπος παροχής της υπηρεσίας (άρθρο 152), και το εφαρμοστέο δίκαιο κατά τη διεθνή και την εθνική θαλάσσια μεταφορά επιβάτη (άρθρο 153).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ (άρθρα 154-159) του Έκτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Υποχρεώσεις και ευθύνη του μεταφορέα», ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις του μεταφορέα έναντι των επιβατών (άρθρο 154), καθορίζεται «[η] ευθύνη του μεταφορέα, συμπεριλαμβανομένου του πραγματικού μετα-

φορέα και των προστηθέντων τους, για ζημίες που έχουν σχέση με σωματικές βλάβες ή απώλεια ζωής επιβάτη και απώλεια ή βλάβη των αποσκευών του» (άρθρο 155), καθώς και η χρονική περίοδος ευθύνης, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 156). Ακολουθώντας, παρέχεται η δυνατότητα ρήτρας περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, η οποία συνομολογείται από τον επιβάτη (άρθρο 157), ρυθμίζεται η περίπτωση ατομικού και συνολικού περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, του πραγματικού μεταφορέα και των προστηθέντων τους, κατά τα ειδικότερον προβλεπόμενα (άρθρο 158), και θεσπίζεται υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης του πραγματικού μεταφορέα προς τους επιβάτες (άρθρο 159).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρα 160-164) του Έκτου Μέρους, υπό τον τίτλο «Υποχρεώσεις επιβάτη», ρυθμίζεται η υποχρέωση καταβολής ναύλου, ανά περίπτωση, για την αγορά εισιτηρίου, και οι προϋποθέσεις μεταβίβασης του εισιτηρίου (άρθρο 160), προβλέπεται, μεταξύ άλλων, η υποχρέωση του επιβάτη σε έγκαιρη επιβίβαση και οι έννομες συνέπειες της μη έγκαιρης επιβίβασης (άρθρο 161), προσδιορίζεται το δικαίωμα της υπαναχώρησης του επιβάτη και οι έννομες συνέπειές της (άρθρο 162), όπως και η υποχρέωση δήλωσης φθοράς ή απώλειας των αποσκευών του επιβάτη (άρθρο 163), και καθορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση ναύλωσης πλοίου με σκοπό την περιήγηση προσώπων, «εφόσον τη ναυτική διεύθυνση του πλοίου διατηρεί ο εκμεταλλευόμενος αυτό» (άρθρο 164).

Το Έβδομο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Ναυτική Εργασία», αποτελείται από τρία (3) Κεφάλαια, στα οποία προτάσσεται το άρθρο 165, το οποίο αποσαφηνίζει το νομικό πλαίσιο που διέπει το καθεστώς της ναυτικής εργασίας, με ρητή αναφορά στη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4078/2012. Σύμφωνα με την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. Α. Αιτιολογική Έκθεση, σελ. 112), οι κανόνες της συστηματοποιούνται «με περιορισμένες αλλαγές, που ενισχύουν την προστασία του ναυτικού».

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 166-181) του Έβδομου Μέρους, υπό τον τίτλο «Σύμβαση ναυτολόγησης», καθορίζονται ζητήματα, ιδίως, σχετικά με την κατάρτισή της (άρθρο 166), τις μορφές της (άρθρο 167) και το περιεχόμενό της (άρθρο 168), το προσύμφωνο ναυτολόγησης (άρθρο 169), τη σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου (άρθρο 170), κατά ταξίδι (άρθρο 171) και αορίστου χρόνου (άρθρο 172), τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με συμφωνία (άρθρο 173), αυτοδικαίως (άρθρο 174), και με άτακτη (άρθρο 175) ή τακτική καταγγελία από τον πλοιοκτήτη (άρθρο 176) ή από τον ναυτικό (άρθρα 177 και 178, αντιστοίχως), την τύχη της σύμβασης ναυτολόγησης σε περίπτωση ομηρίας του ναυτικού λόγω πει-

ρατείας ή ένοπλης βίας (άρθρο 179), την αποζημίωση του ναυτικού λόγω λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης (άρθρο 180) και την αστική ευθύνη του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη ως προς τις απαιτήσεις του ναυτικού (άρθρο 181).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 182-189), υπό τον τίτλο «Δικαιώματα και υποχρεώσεις ναυτικού», ρυθμίζονται ζητήματα, ιδίως, ως προς την προκαταβολή μισθού του ναυτικού (άρθρο 182), τον τρόπο υπολογισμού του (άρθρο 183) και τον μισθό που δικαιούται ο ναυτικός σε περίπτωση απώλειας του πλοίου (άρθρο 184), την άδεια που δικαιούται ο ναυτικός (άρθρο 185) και τα δικαιώματά του σε περίπτωση ασθένειας ή ατυχήματος (άρθρο 186), το δικαίωμά του (δικαίωμα παλιννόστησης), σε περίπτωση λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης, να επιστρέψει με δαπάνες του πλοιοκτήτη σε έναν από τους τόπους που έχουν ορισθεί κατά τη συνομολόγηση της σύμβασης ναυτολόγησης (άρθρο 187) και το κόστος της παλιννόστησης (άρθρο 188), όπως και τις γενικές υποχρεώσεις του ναυτικού περί σύννομης εκτέλεσης των καθηκόντων του (άρθρο 189).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρα 190-195) του Έβδομου Μέρους, υπό τον τίτλο «Ο πλοίαρχος», ρυθμίζονται ζητήματα, ιδίως, ως προς την ευθύνη του πλοιάρχου (άρθρο 190), την ειδική υποχρέωσή του να φυλάσσει τα ναυτιλιακά έγγραφα (άρθρο 191), την ευχέρειά του να χρησιμοποιεί αντικείμενα του πλοίου προς αποτροπή επικείμενου κινδύνου (άρθρο 192), και να αναθέτει πρόσθετα καθήκοντα σε ναυτικό (άρθρο 193), την απαγόρευση φόρτωσης στο πλοίο εμπορευμάτων για ίδιο λογαριασμό του πλοιάρχου (άρθρο 194), και ζητήματα ενεργητικής και παθητικής αντιπροσωπευτικής εξουσίας του πλοιάρχου (άρθρο 195).

Το Όγδοο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Θαλάσσια αρωγή – Σύγκρουση – Κοινή αβαρία», αποτελείται από τρία (3) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 196-198), υπό τον τίτλο «Θαλάσσια αρωγή», μεταξύ άλλων, αποτυπώνεται το νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται επί επιχειρήσεων θαλάσσιας αρωγής (άρθρο 196), ρυθμίζεται ο τρόπος κατανομής της αμοιβής (άρθρο 197), και εισάγονται δικονομικού χαρακτήρα διατάξεις ως προς την άσκηση αγωγής για πληρωμή αμοιβής (άρθρο 198).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 199-210), υπό τον τίτλο «Σύγκρουση πλοίων», μεταξύ άλλων, αποτυπώνεται το νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται εν προκειμένω και οριοθετείται το πεδίο εφαρμογής του (άρθρο 199), αποσαφηνίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες υπάρχει διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων για τις εν λόγω διαφορές (άρθρο 200) και οι έννοιες της άμεσης και της έμμεσης σύγκρουσης, και ορίζεται ό-

τι αποζημίωση, στις εν λόγω περιπτώσεις, οφείλεται μόνον αν η σύγκρουση προκλήθηκε από υπαιτιότητα (άρθρο 201), όπως προσδιορίζονται οι υπεύθυνοι (άρθρο 202) και το μέτρο της ευθύνης τους (άρθρο 203) όπως και τους λόγους απαλλαγής τους από αυτή (άρθρο 206). Καθορίζονται, εξ άλλου, οι δικαιούχοι (άρθρο 204) και η έκταση της αποζημίωσης (άρθρο 205), και το δικαίωμα αναγωγής του καταβαλόντος αποζημίωση μεγαλύτερη από αυτή που του αναλογούσε (άρθρο 207), όπως και δικονομικά ζητήματα ως προς την κατανομή του βάρους της απόδειξης (άρθρο 208) και την εκπροσώπηση των δικαιούχων (άρθρο 209), και θεσπίζονται οι μετά τη σύγκρουση υποχρεώσεις του πλοιάρχου καθενός από τα εμπλεκόμενα πλοία (άρθρο 210).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ (άρθρα 211-221), υπό τον τίτλο «Κοινή αβαρία», μεταξύ άλλων, εισάγεται ορισμός της έννοιας της κοινής αβαρίας (άρθρο 211) και της κοινής ναυτικής αποστολής (άρθρο 213), και καθορίζονται η κατανομή του βάρους των θυσιών και των δαπανών της κοινής αβαρίας (άρθρο 212), ο τρόπος υπολογισμού των απωλειών, των ζημιών και των δαπανών (άρθρο 214), τα δικαιώματα προς συνεισφορά στην κοινή αβαρία (άρθρο 215), η κατανομή του βάρους της απόδειξης (άρθρο 216) και η αντιμετώπιση των συμπληρωματικών δαπανών (άρθρο 217), ο διακανονισμός της κοινής αβαρίας (άρθρο 218), η δήλωση για τη διενέργειά της (άρθρο 219) και ο τόπος διακανονισμού της (άρθρο 220), όπως και οι λοιπές διατάξεις που εφαρμόζονται εν προκειμένω.

Το Ένατο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Συνολικός περιορισμός της ευθύνης», αποτελείται από τρία (3) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 222-233), υπό τον τίτλο «Ουσιαστικές διατάξεις», καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι εφαρμοστέες διατάξεις (άρθρο 222) και τα πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού, (άρθρο 223), ορίζεται ότι «[η] άσκηση του δικαιώματος περιορισμού δεν συνιστά αποδοχή της ευθύνης» (άρθρο 224) και ότι ο περιορισμός της ευθύνης διενεργείται σύμφωνα με τα όρια «που ισχύουν ή ίσχυαν κατά τον χρόνο επέλευσης του ζημιογόνου περιστατικού» (άρθρο 225), τα οποία, ακολούθως, προσδιορίζονται ειδικώς (άρθρο 226), και καθορίζονται οι περιπτώσεις περιορισμού της ευθύνης για ζημίες από στατικά ναυπηγήματα (άρθρο 227), και ο περιορισμός της ευθύνης στην περίπτωση εμπλοκής περισσότερων του ενός πλοίων σε ένα συμβάν (άρθρο 228). Περαιτέρω, ορίζεται ότι, με διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τίθενται εν ισχύ οι τροποποιήσεις των ορίων περιορισμού της ευθύνης που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 6 και στην παρ. 1 του άρθρου 7 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, όπως και στην παρ. 1 του άρθρου V της Διεθνούς Σύμ-

βασης για ρύπανση από πετρέλαιο (άρθρο 229). Καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους αναγνωρίζεται κεφάλαιο περιορισμού που έχει συσταθεί σε άλλο κράτος, συμβαλλόμενο στη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού (άρθρο 230), όπως και οι περιπτώσεις έκπτωσης από το δικαίωμα περιορισμού (άρθρο 231), οι περιπτώσεις αδρανοποίησης των ναυτικών προνομίων κατά τη διανομή των κεφαλαίων περιορισμού (άρθρο 232), καθώς και τα σχετικά με τους τόκους, τις δικαστικές δαπάνες, και τα «κάθε είδους τέλη, δικαιώματα και πρόστιμα του ελληνικού Δημοσίου που σχετίζονται με περιορισμένες απαιτήσεις» (άρθρο 233).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 234-248) του Ένατου Μέρους, υπό τον τίτλο «Διαδικασία», ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι το δικαίωμα περιορισμού ασκείται και χωρίς σύσταση κεφαλαίου σε κάθε βαθμό δικαιοδοσίας και μέχρι την τελευταία πράξη εκτέλεσης (άρθρο 234), καθορίζονται τα ζητήματα που αφορούν την υποβολή και το περιεχόμενο της δήλωσης περί σύστασης κεφαλαίου και την αρμοδιότητα των δικαστηρίων (άρθρα 235-236), καθώς και ο τρόπος σύστασης κεφαλαίου περιορισμού (άρθρο 237), και προβλέπεται ότι, μετά την υποβολή δήλωσης σύστασης κεφαλαίου περιορισμού ενώπιον του αρμόδιου Πρωτοδικείου, διορίζεται ο εισηγητής και ο εκκαθαριστής, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα (άρθρο 238). Περαιτέρω, τίθεται η διαδικασία ελέγχου και αμφισβήτησης των τυπικών και ουσιαστικών προϋποθέσεων του περιορισμού, θεσπίζεται, στο πλαίσιο αυτό, το δικαίωμα άσκησης του ενδίκου βοηθήματος της ανακοπής, σύμφωνα με την, ανά περίπτωση, ειδικότερη ακολουθούμενη διαδικασία (άρθρα 239-240), και καθορίζονται τα αποτελέσματα της σύστασης κεφαλαίου περιορισμού (τα οποία επέρχονται από τον χρόνο της δήλωσης) ως προς την απαγόρευση ατομικών διωκτικών μέτρων, τη διακοπή εκκρεμών δικών, την ανάκληση ασφαλιστικών και αναγκαστικών μέτρων, την παύση της τοκοφορίας και τη μη συμπερίληψη του κεφαλαίου στην πτωχευτική περιουσία (άρθρα 241-242). Επίσης, καθορίζεται η διαδικασία αναγγελίας των δανειστών «περιορίσιμων απαιτήσεων» (άρθρο 243) και ο τρόπος ελέγχου των αναγγελθεισών απαιτήσεων (άρθρο 244), και τίθενται διατάξεις σχετικά με την άσκηση ανακοπής κατά της απόφασης του εκκαθαριστή (άρθρο 245). Εν συνεχεία, προσδιορίζεται η ισχύς του οριστικού πίνακα κατάταξης και καθορίζονται οι ακολουθούμενες διαδικασίες (άρθρο 246), ρυθμίζεται η διανομή κεφαλαίου (άρθρο 247), και ορίζεται ο τρόπος περάτωσης της διαδικασίας περιορισμού κεφαλαίου (άρθρο 248).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρα 249-251) του Ένατου Μέρους, υπό τον τίτλο «Διαδικασία εκδίκασης διεθνών διαφορών από ρύπανση πετρελαίου», ρυθμίζεται, μεταξύ άλλων, εκ νέου, η ικανότητα παράστασης και

εκπροσώπησης του Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο του 1992 (εφεξής, «Διεθνές Κεφάλαιο») (άρθρο 249), προσδιορίζεται η, ανά περίπτωση, κατά τόπον και καθ' ύλην αρμοδιότητα των δικαστηρίων για την εκδίκαση των διαφορών από τη Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου κατά τη διαδικασία των περιουσιακών διαφορών (άρθρο 250), και ορίζονται οι προϋποθέσεις και οι συνέπειες άσκησης αγωγής κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου (άρθρο 251).

Το Δέκατο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Θαλάσσια ασφάλιση», αποτελείται από τέσσερα (4) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 252-271), υπό τον τίτλο «Εφαρμοζόμενες διατάξεις και αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης», οριοθετείται το εφαρμοστέο δίκαιο που διέπει τη θαλάσσια ασφάλιση (άρθρο 252), και προσδιορίζεται το αντικείμενό της (άρθρο 253) και το περιεχόμενο του ασφαλιστηρίου (άρθρο 254).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 255-258) του Δέκατου Μέρους, υπό τον τίτλο «Διάρκεια της θαλάσσιας ασφάλισης», τίθενται διατάξεις που προσδιορίζουν, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα, τη διάρκεια της θαλάσσιας ασφάλισης, αφενός, πλοίου, είτε σε ασφάλιση ορισμένου χρόνου (άρθρο 255) ή κατά ταξίδι (άρθρο 256), και, αφετέρου, φορτίου (άρθρο 257), και προβλέπεται η δυνατότητα διαδοχής στην ασφαλιστική σχέση (άρθρο 258).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρα 259-266) του Δέκατου Μέρους, υπό τον τίτλο «Ασφαλιστικός κίνδυνος – λειτουργία της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης», θεσπίζεται η «καθολικότητα των ασφαλισμένων κινδύνων» στη θαλάσσια ασφάλιση, υπό συγκεκριμένες επιφυλάξεις (άρθρο 259), με εξαίρεση, εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, της κάλυψης κινδύνου που προέρχεται από «πολεμικούς κινδύνους» (άρθρο 260), και ρυθμίζονται ζητήματα ως προς το ασφάλιστρο επί των ασφαλιστικών καλύψεων (άρθρο 261) και την έκταση της ευθύνης του ασφαλιστή φορτίου, στην περίπτωση μεταφόρτωσης (άρθρο 262). Ακολούθως, μεταξύ άλλων, τίθεται υποχρέωση δήλωσης προς τον ασφαλιστή από τον λήπτη της ασφάλισης, αφενός, «κάθε στοιχείο[υ] ή περιστατικό[ού] το οποίο μπορεί να επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου» (άρθρο 263), και, αφετέρου, της πραγματοποίησης του κινδύνου (άρθρο 264). Επίσης, ρυθμίζονται τα ζητήματα σχετικά με τον υπολογισμό της ασφαλιστικής αποζημίωσης (άρθρο 265), και ορίζεται ότι, για τη νομιμοποίηση προσώπου προς είσπραξη της εν λόγω αποζημίωσης, απαιτείται η «νόμιμη κατοχή του ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής ή άλλου ισοδύναμου εγγράφου μεταφοράς» (άρθρο 266).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 267-271) του Δέκατου Μέ-

ρους, υπό τον τίτλο «Εγκατάλειψη», θεσπίζεται το δικαίωμα εγκατάλειψης στον ασφαλιστή του πλοίου, φορτίου και του ασφαλισθέντα ναύλου, με αποτέλεσμα να καθίσταται απαιτητό το οφειλόμενο επί ολικής απώλειας «ασφάλισμα» (άρθρο 267), καθορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι επιτρεπτή η εγκατάλειψη του πλοίου, του ναύλου και του φορτίου (άρθρο 268), ο τρόπος άσκησης του δικαιώματος και η προθεσμία, ανά περίπτωση (άρθρο 269), όπως και οι έννομες συνέπειες (άρθρο 270) και το δικαίωμα του ασφαλιστή περί αποποίησης της κτήσης της κυριότητας επί του εγκαταλειφθέντος πλοίου, φορτίου ή ναύλου (άρθρο 271).

Με τις διατάξεις του Ενδέκατου Μέρους του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Συντηρητική και αναγκαστική κατάσχεση», οριοθετείται το εφαρμοστέο δικαιο επί της συντηρητικής κατάσχεσης πλοίων (άρθρο 272), προβλέπεται η περίπτωση της αποζημίωσης για την κακόπιστη ακινητοποίηση πλοίου και η συντρέχουσα διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων (άρθρο 273), και καθορίζεται το εφαρμοστέο δικαιο επί της αναγκαστικής κατάσχεσης πλοίων (άρθρο 274). Εν συνεχεία, ρυθμίζεται, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα, αφενός, η αναγκαστική κατάσχεση πλοίου (άρθρο 275), και, αφετέρου, η απαγόρευση διάθεσης ή επιβάρυνσης πλοίου που έχει τεθεί υπό αναγκαστική ή συντηρητική κατάσχεση (άρθρο 276). Επίσης, ρυθμίζεται η περίπτωση επιβολής περισσότερων αναγκαστικών κατασχέσεων, και σε συνδυασμό με τη μεταβολή κυριότητας (άρθρο 277), καθώς και η περίπτωση επιβολής και ολοκλήρωσης αναγκαστικής κατάσχεσης πλοίου που φέρει ελληνική σημαία στην αλλοδαπή (άρθρο 278). Τέλος, θεσπίζεται η δυνατότητα της δικαστικής κατακύρωσης πλοίου μετά την επιβολή αναγκαστικής κατάσχεσής του και πριν διεξαχθεί ο πλειστηριασμός ενώπιον συμβολαιογράφου, και προσδιορίζεται η σχετική διαδικασία (άρθρο 279).

Με τις διατάξεις του Δωδέκατου Μέρους του νομοσχεδίου (άρθρα 280-287), υπό τον τίτλο «Παραγραφές», συστηματοποιούνται ή εισάγονται διατάξεις για τις παραγραφές στο ιδιωτικό ναυτικό δικαιο. Ειδικότερα, ορίζεται το πεδίο εφαρμογής των σχετικών ρυθμίσεων (άρθρο 280), διατηρούνται ως έχουν, βάσει του ΚΙΝΔ, οι περισσότερες κατηγορίες αξιώσεων που υπόκεινται σε ενιαύσια (άρθρο 281) και σε διετή παραγραφή (άρθρο 282), ενσωματώνονται, εκ νέου, στην ελληνική έννομη τάξη οι περί αποσβεστικής προθεσμίας διατάξεις διεθνών συμβάσεων που ρυθμίζουν την ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο (άρθρο 283), ορίζονται ο χρόνος έναρξης της παραγραφής για κατηγορίες αξιώσεων (άρθρο 284) και ζητήματα που αφορούν τη διακοπή και την αναστολή (άρθρο 285), όπως και το δικαίωμα συμβατικής παράτασης του χρόνου παραγραφής για τις αξιώσεις των άρθρων 281 και 282 (άρθρο 286), και εισάγεται εναρμόνιση του χρόνου παραγραφής των αξιώσεων

των εν λόγω άρθρων, είτε η βάση της αξίωσης είναι συμβατική είτε εξωσυμβατική, με την επιφύλαξη της αυτοτέλει της αξίωσης, όταν η πράξη ή παράλειψη του οφειλέτη συνιστά και κολάσιμη πράξη, η οποία, κατά τον ποινικό νόμο, υπόκειται σε μακρότερη παραγραφή (άρθρο 287).

Με το Δέκατο Τρίτο Μέρος, υπό τον τίτλο «Εξουσιοδοτικές – Τελικές – Μεταβατικές – Καταργούμενες Διατάξεις», εισάγονται εξουσιοδοτικές διατάξεις (άρθρο 288), τελικές (άρθρο 289), καθώς και μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις (άρθρα 290-291 και 292 αντίστοιχα).

Με τις διατάξεις του Δέκατου Τέταρτου Μέρους του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (άρθρα 293-305), τροποποιούνται η παρ. 2 του άρθρου 9 του Κώδικα Νομοθεσίας Θαλάσσιων Ενδομεταφορών και Δικαιωμάτων Επιβατών (ν. 4948/2022), περί δρομολόγησης πλοίου σε γραμμές για περιοχές στις οποίες έχουν ληφθεί μέτρα κρατικής αρωγής (άρθρο 293), η παρ. 5 του άρθρου 14 του ν. 2638/1998, περί εκπαιδευτικών συνεργατών – επισκεπτών καθηγητών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), ως προς τη δυνατότητα εκ νέου προκήρυξης θέσεων επιστημονικών και εργαστηριακών συνεργατών, με περιορισμό των αρχικώς απαιτούμενων προσόντων (άρθρο 294), η περ. 6 της παρ. Γ του άρθρου 15 του ν. 2638/1998, περί υπηρεσιακής κατάστασης και απασχόλησης Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Π.) των Α.Ε.Ν., μεταξύ άλλων, ως προς την καταβολή της δαπάνης της υπερωριακής διδασκαλίας και την αναδρομική νομιμοποίηση των σχετικών δαπανών από τη 19 Μαΐου 2017 μέχρι και την έναρξη ισχύος του παρόντος (άρθρο 295), και η περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 116 του ν. 4623/2019, ως προς τη συμπερίληψη των εκπαιδευτικών σειρών 2023-2024 και 2024-2025 Δοκίμων Λιμενοφυλάκων και ως προς την έδρα της Σχολής Λιμενοφυλάκων (άρθρο 296). Περαιτέρω, ορίζεται ότι το διδακτικό-εκπαιδευτικό προσωπικό εκπαιδευτικών σειρών 2022-2023 έως και 2025-2026 της Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) προέρχεται, κατά προτεραιότητα, από το διδακτικό - εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 297). Θεσπίζεται η απονομή τιμητικού βαθμού σε Λιμενοφύλακες που απεβίωσαν στην ενεργό υπηρεσία και κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας και ένεκα αυτής, πριν από την έναρξη ισχύος του ν. 2935/2001 (άρθρο 298). Εν συνεχεία, ρυθμίζονται ζητήματα υγειονομικής περίθαλψης των στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που τελούν σε άδεια άνευ αποδοχών, και παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προκειμένου, με απόφασή του, να καθορίζεται «η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την παροχή ή την αναστολή της ως ά-

νω υγειονομικής περίθαλψης» (άρθρο 299), και συνιστάται «Ειδική Υγειονομική Επιτροπή», με σκοπό τη χορήγηση επιδόματος γυαλιών ματιών στα στελέχη Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 300). Ακολούθως, τροποποιείται το άρθρο 96 του ν. 4504/2017, περί κατασκευών εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, ως προς την καταληκτική ημερομηνία υποβολής αιτημάτων νομιμοποίησης των υφιστάμενων κατασκευών, ρυθμίζονται ζητήματα αναδρομικής παράτασης αποκλειστικών προθεσμιών για την αδειοδότηση κατασκευών εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, για την αναστολή εκτέλεσης πρωτοκόλλων κατεδάφισης, διοικητικής αποβολής και επιβολής προστίμων (άρθρο 301), η περ. δ) της παρ. 4 και η περ. α) της παρ. 5 του άρθρου 18 του ν. 2971/2001, περί ζώνης λιμένα, ως προς το ποσό της δαπάνης δημοπράτησης έργων επί υφιστάμενων λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων (άρθρο 302), η παρ. 12 του άρθρου 70 του ν. 4926/2022, ως προς το εύρος της εξουσιοδότησης, προκειμένου να προστεθεί και η δυνατότητα παράτασης του χρονικού διαστήματος της παρ. 1 του άρθρου 71 του ν. 4926/2022, περί καταστατικών των Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής (άρθρο 305), και καταργείται, από τότε που ίσχυσε, η περ. β) της παρ. 3 του άρθρου 86 του ν. 4926/2022, περί κατάργησης του άρθρου 32 του ν. 2638/1998 για το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας (άρθρο 304). Τέλος, τίθεται διάταξη σχετικά με τη δυνατότητα εκκαθάρισης και ενταλματοποίησης δαπανών μισθοδοσίας του έκτακτου ναυτικού προσωπικού (το οποίο παρείχε υπηρεσίες από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως και την 22α Φεβρουαρίου 2022), αναδρομικά, εφόσον οι σχετικές αναλήψεις υποχρέωσης, εκδόθηκαν σε χρονικό διάστημα μεταγενέστερο της παροχής υπηρεσίας (άρθρο 303).

Το Δέκατο Πέμπτο Μέρος του νομοσχεδίου, υπό τον τίτλο «Εναρξη ισχύος», αποτελείται από το ακροτελεύτιο άρθρο, το οποίο καθορίζει την έναρξη ισχύος του νόμου (άρθρο 306).

II. Παρατηρήσεις επί του τίτλου του νομοσχεδίου, του Πίνακα περιεχομένων και των τίτλων των επί μέρους Κεφαλαίων και άρθρων

α. Δεδομένου ότι η διατύπωση του τίτλου του νομοσχεδίου («Κώδικας (...) και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής») ενδέχεται να δημιουργεί σύγχυση ως προς τον επείγοντα ή μη χαρακτήρα του συνόλου των διατάξεων του νομοσχεδίου, επισημαίνεται ότι η φύση των δεκατεσσάρων (14) από τα συνολικά δεκαπέντε (15) Μέρη του, δηλαδή τα Μέρη Πρώτο έως και Δέκατο Τρίτο και το Δέκατο Πέμπτο Μέρος δεν προσιδιάζουν σε διατάξεις επείγοντος χαρακτήρα. Και τούτο, διότι οι εν λόγω διατάξεις όχι μόνον έχουν τον χαρακτήρα νομικού Κώδικα, αλλά ά-

γουν σε συνολική αναμόρφωση και αντικατάσταση παλαιού (ψηφισθέντος το 1958) και κομβικού για το ναυτικό δίκαιο Κώδικα (Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου), για την επεξεργασία και πραγματοποίηση των οποίων συνεστήθη (με την υπ' αριθμ. πρωτ. 140/1.3.2021 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων) και λειτούργησε επί διετία νομοπαρασκευαστική επιτροπή.

Παρατηρείται, επίσης, ότι η φράση «διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» θα ήταν δόκιμο να αντικατασταθεί ως εξής: «διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

β. Παρατηρείται, επίσης, ότι υφίσταται αναντιστοιχία μεταξύ του Πίνακα περιεχομένων και του κειμένου του νομοσχεδίου κατά το ότι, στον Πίνακα περιεχομένων, το άρθρο 17 δεν περιλαμβάνεται στις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' του Δεύτερου Μέρους.

γ. Στον τίτλο του Κεφαλαίου Δ' του Τρίτου Μέρους παρατηρείται αναντιστοιχία μεταξύ του Πίνακα περιεχομένων («Διαχείριση – Ναυτική πρακτορεία») και του κειμένου του νομοσχεδίου («Διαχείριση και Ναυτική πρακτορεία»).

δ. Στο Πέμπτο Μέρος του νομοσχεδίου το τελευταίο Κεφάλαιο, που φέρει το γράμμα «Η'», πρέπει να αριθμηθεί ως «Ζ'». Η ίδια διόρθωση πρέπει να γίνει και στον Πίνακα περιεχομένων.

ε. Στον τίτλο του άρθρου 117 («[έ]ννοια θαλάσσιας μεταφοράς – θαλάσσιου μεταφορέα») κρίνεται σκόπιμο, μετά τη λέξη «μεταφοράς», να τεθεί η λέξη «πραγμάτων», και να συμπληρωθεί ο Πίνακας περιεχομένων, αντιστοίχως.

στ. Στον τίτλο του Όγδου Μέρους, η κοινή αβαρία αναφέρεται ως «Γενική». Μολονότι ο όρος είναι ορθός («general average», πρβλ. τους αποκαλούμενους «Κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας» – «York Antwerp Rules»), πρέπει, εν προκειμένω, να αντικατασταθεί από τον όρο «Κοινή» (αβαρία), προκειμένου η χρήση του να είναι ενιαία σε όλες τις διατάξεις του νομοσχεδίου (βλ., στο κείμενο του νομοσχεδίου, τον τίτλο του Όγδου Μέρους όπως και του Κεφαλαίου Γ' του Όγδου Μέρους, καθώς και τα άρθρα 211-221).

ζ. Στον τίτλο του άρθρου 298 («[α]πονομή τιμητικού βαθμού σε Λιμενοφύλακες που απεβίωσαν στην ενεργό υπηρεσία και κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας»), θα ήταν σκόπιμο, για λόγους νομικής σαφήνειας και εναρμόνισης με το περιεχόμενο του άρθρου, να προστεθεί η φράση «και ένεκα αυτής», και να συμπληρωθεί ο Πίνακας περιεχομένων, αντιστοίχως.

η. Στον τίτλο του Δέκατου Τρίτου Μέρους, δεδομένου, αφενός, του περιεχομένου του Μέρους, και αφετέρου της αναντιστοιχίας μεταξύ του Πίνακα περιεχομένων και του νομοσχεδίου, κρίνεται σκόπιμο να τροποποιηθεί ο τίτ-

λος στον Πίνακα ως εξής: «Εξουσιοδοτικές - Τελικές - Μεταβατικές - Καταργούμενες Διατάξεις».

III. Παρατηρήσεις επί των άρθρων

1. Επί του άρθρου 1

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθορίζεται, εκ νέου, η έννοια του πλοίου ως εξής: «Κατά την έννοια του παρόντος, πλοίο είναι κάθε πλωτή κατασκευή, με ή χωρίς εκτόπισμα, ικανή να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα για εκτέλεση ναυσιπλοΐας» (παράγραφος 1), ενώ εισάγεται (διά της παραγράφου 2) και διάκρισή του προς την έννοια του στατικού ναυπηγήματος.

Παρατηρείται, κατ' αρχάς, ότι κάθε ναυπήγημα αποτελεί ανθρώπινο κατασκεύασμα που συγκρατείται στο υδάτινο στοιχείο και είναι από κατασκευής ή μετατροπής προορισμένο να εκτελεί σε αυτό ορισμένο έργο ή υπηρεσία (βλ. και Λ. Αθανασίου/Α. Αντάπαση, Ναυτικό δίκαιο, 2020, σελ. 124). Για να χαρακτηριστεί, όμως, σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ, ένα ναυπήγημα ως πλοίο, πρέπει να συγκεντρώνει ορισμένα πρόσθετα πραγματικά στοιχεία (ορισμός του πλοίου τίθεται και στο πλαίσιο του δημόσιου ναυτικού δικαίου, βλ. άρθρο 3 παρ. 1 ΚΔΝΔ: πλοίο «είναι παν σκάφος προωρισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκησην, επιθάλασσιον αρωγών, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς ερεύννας ή άλλον σκοπόν»· άρθρο 3 παρ. 2 ΚΔΝΔ: τα πλοία, βάσει «του μέσου κινήσεως, του ειδικού προορισμού των, της εκτάσεως πλώων ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται εις κατηγορίας κατά τα διά Π. Διατάγματος οριζόμενα». Για τις κατηγορίες στις οποίες αυτά διακρίνονται περαιτέρω, βάσει πλειάδας κριτηρίων – λ.χ., βάσει του ναυτιλιακού προορισμού τους, του μέσου κίνησής τους, κ.λπ. – βλ. Ν. Α. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, 1979, σελ. 60 επ.).

Σύμφωνα με την αντίστοιχη διάταξη του υπό κατάργηση ΚΙΝΔ, «[π]λοίων, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητος καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προωρισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση (...)».

Βάσει της αντιπαραβολής των δύο διατάξεων (προτεινόμενης και υπό κατάργηση), παρατηρείται ότι, ως προς τα στοιχεία της νομοθετικής (στο πλαίσιο του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) έννοιας του πλοίου:

α. δεν απαιτείται πλέον να πρόκειται για «σκάφος», δηλαδή, να έχει κοίλο σχήμα (βλ. Ι. Ρόκα/Γ. Θεοχαρίδη, Ναυτικό δίκαιο, δ' έκδ., 2021, σελ. 32)· στην έννοια του πλοίου δύνανται πλέον να εμπίπτουν και άλλου τύπου κατασκευές – οπωσδήποτε πλωτές – οι οποίες πληρούν και τα υπόλοιπα κριτήρια του νόμου για τον χαρακτηρισμό τους ως πλοίων.

6. δεν απαιτείται πλέον ορισμένο ελάχιστο μέγεθος, προσδιοριζόμενο βάσει της χωρητικότητας ή του εκτοπίσματος. Ειδικότερα, όχι μόνον δεν εισάγεται κριτήριο περί ελάχιστης χωρητικότητας, αλλά ορίζεται ρητά ότι ένα πλοίο, κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, δεν είναι αναγκαίο να έχει καν εκτόπισμα (πρόκειται, δηλαδή, για τα αποκαλούμενα σκάφη «χωρίς εκτόπισμα» ("non displacement") ή «δυναμικώς υποστηριζόμενα» ("dynamically supported"), όπως είναι τα υδροπτέρυγα ("hydrofoils", "hydroglisseurs") και τα αερόστρωμνα σκάφη ή οχήματα ("hovercraft" ή "air cushion vehicles", "aéroglisteurs"), βλ. και Α. Αντάπαση, Η έννοια του πλοίου υπό το πρίσμα των σύγχρονων τεχνολογικών εξελίξεων, σε: Ναυτιλία και νέες τεχνολογίες, 2008, σελ. 45-46).

γ. διατηρείται το κριτήριο της αυτοδύναμης πλεύσης, δηλαδή της πλεύσης με χρήση ενέργειας η πηγή της οποίας βρίσκεται μέσα στο πλοίο.

δ. διατηρείται η εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του ΚΙΝΔ των ναυπηγμάτων που μετακινούνται σε ποταμούς ή λίμνες.

ε. τίθεται ρητά το κριτήριο της άσκησης ναυσιπλοΐας (επισημαίνεται ότι η ισχύουσα ρύθμιση χρησιμοποιεί την αντίστοιχη έννοια του προορισμού κινήσεως στη θάλασσα), προκειμένου, λαμβανομένης υπ' όψιν «και της κατάργησης της προϋπόθεσης του μεγέθους, (...) να διακρίνε[τα]ι το νομικώς κρίσιμο – για την εφαρμογή του παρόντος – πλοίο από λοιπά πλωτά μέσα που κινούνται αυτοδυνάμως στη θάλασσα, στο πλαίσιο ακατάστατης περιήγησης, ιδίως κατά τη διενέργεια ναυταθλητισμού και γενικότερα αναψυχής στον θαλάσσιο χώρο» (Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο, υπό Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 117-119). Διά της εισαγωγής του εν λόγω κριτηρίου, καθίσταται δυνατός ο κατά περίπτωση νομικός χαρακτηρισμός πλωτής κατασκευής ως πλοίου, δοθέντος ότι ναυπήγημα που είναι ικανό να ασκεί ναυσιπλοΐα και πληροί τις λοιπές, ως άνω, προϋποθέσεις, χάνει τον νομικό χαρακτηρισμό του πλοίου και μεταπίπτει στην κατηγορία του στατικού ναυπηγήματος για όσον χρόνο εκτελεί έργο σε σταθερή θέση (για την προσωρινή απώλεια του νομικού χαρακτηρισμού του πλοίου, βλ. και Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό δίκαιο, τόμ. 1, ε' έκδ., 2005, σελ. 51-53). Στο πλαίσιο αυτό, ανακύπτει προβληματισμός ως προς το αν η εν λόγω ειδική περίπτωση μετάβασης από το ένα νομικό καθεστώς στο έτερο, χρήζει ειδικότερης ρύθμισης ως προς τα επιμέρους ζητήματα που ενδέχεται να προκύψουν.

2. Επί του άρθρου 3

Με τις διατάξεις του άρθρου 3 εισάγονται εκ νέου η διαδικασία και οι προϋποθέσεις νηολόγησης των πλοίων στα ελληνικά νηολόγια.

α. Όπως προκύπτει από τη διατύπωση του εδαφίου β' της παραγράφου 1, («[α]πό και δι[ά] της εγγραφής, το νηολογημένο πλοίο αναγνωρίζεται ως ελληνικό»), και όπως διευκρινίζεται και στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 119-120), η πράξη της νηολόγησης έχει συστατικό χαρακτήρα για την κτήση της ελληνικής εθνικότητας πλοίου. Σε περίπτωση, συνεπώς, απόκλισης του περιεχομένου της από εκείνο του εγγράφου εθνικότητας (το οποίο εκδίδεται, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, βάσει της πράξης νηολόγησης), υπερισχύει η πράξη νηολόγησης.

6. Περαιτέρω, σύμφωνα με την παράγραφο 1, για την εγγραφή πλοίου σε ελληνικό νηολόγιο, πρέπει να «πληρούνται οι ουσιαστικές προϋποθέσεις κτήσης της ελληνικής εθνικότητας».

Επισημαίνεται ότι οι ουσιαστικές προϋποθέσεις κτήσης της ελληνικής εθνικότητας τίθενται: α. στο πλαίσιο του εξαιρετικού καθεστώτος νηολόγησης, διά των υπερνομοθετικής – κατ' επιταγήν του άρθρου 107 παρ. 1 του Συντάγματος – ισχύος διατάξεων του ν.δ. 2687/1953, και β. στο πλαίσιο του καθεστώτος της γενικής ή κοινής νηολόγησης, διά του άρθρου 5 παρ. 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (εφεξής, ΚΔΝΔ), όπως αυτό ερμηνεύεται βάσει και του διεθνούς δικαίου όπως και του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. και την έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας επί του νομοσχεδίου «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, διατάξεις για συμμόρφωση με υποχρεώσεις διεθνούς ναυσιπλοΐας και την αναβάθμιση Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ. και ειδικές ρυθμίσεις για την ψηφιοποίηση και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά COVID εποχή», ήδη ν. 4770/2021).

Η κυρίαρχη εξουσία κάθε κράτους να καθορίζει, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τις προϋποθέσεις απονομής της εθνικότητάς του σε ένα πλοίο, περιορίζεται – όσον αφορά τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης – από την υποχρέωση τήρησης, ως προς τα μεν σκάφη που αποτελούν μέσο άσκησης οικονομικής δραστηριότητας, της ελευθερίας εγκατάστασης, και, ως προς τα σκάφη αναψυχής, της ελευθερίας κυκλοφορίας (βλ. τις αποφάσεις του (τότε) ΔΕΚ *Factortame* της 25.7.1991 (C-221/89, σελ. 3905 επ.) και *Quota-Hopping* της 4.10.1991, (C-246/89, σελ. 4584 επ.), με τις οποίες κρίθηκε ότι ένα κράτος μέλος παραβιάζει την απαγόρευση διακρίσεων λόγω ιθαγένειας και, εν τέλει, την αρχή της ελευθερίας εγκατάστασης, όταν εξαρτά τη νηολόγηση από την ιθαγένεια των πλοιοκτητών, ή των μετόχων, διαχειριστών ή διοικητικών οργάνων τους. Η αρχή της ελευθερίας εγκατάστασης εμπεριέχει και το δικαίωμα πρόσβασης στο εθνικό νηολόγιο του κράτους υποδοχής

κατά τους όρους που ισχύουν και για τους ημεδαπούς, (βλ., επίσης, το π.δ. 11/2000, όπως και Λ. Αθανασίου/Α. Αντάπαση, Ναυτικό δίκαιο, 2020, σελ. 139 επ.).

γ. Η πρόθεση «διά» στην εδάφιο α' της παραγράφου 1 πρέπει να τίθεται τονούμενη.

δ. Σύμφωνα με την παράγραφο 4, «(...) ο κύριος νηολογούμενου πλοίου προσκομίζει, εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών, πιστοποιητικό διαγραφής από την αρμόδια αρχή του κράτους στο νηολόγιο του οποίου το πλοίο ήταν προηγουμένως εγγεγραμμένο, εφόσον η έκδοση του πιστοποιητικού διαγραφής προβλέπεται από το δίκαιο του κράτους αυτού. Η ισχύς της πράξης νηολόγησης δεν θίγεται από τη μη προσκόμιση πιστοποιητικού διαγραφής».

Εν προκειμένω, ρυθμίζονται οι περιπτώσεις μετανηολόγησης, σε ελληνικό νηολόγιο, πλοίου εγγεγραμμένου σε αλλοδαπό νηολόγιο. Για την πράξη αυτή, απαιτείται η διαγραφή του πλοίου από το προηγούμενο νηολόγιο, προς τον σκοπό της αποφυγής του ενδεχομένου, αφενός, το ίδιο πλοίο να είναι εγγεγραμμένο ταυτόχρονα σε δύο νηολόγια, αφετέρου, να υπάρχουν επί του πλοίου ήδη εγγεγραμμένα βάρη (υποθήκες) καταχωρισμένα και στο προηγούμενο νηολόγιο.

Επισημαίνεται συναφώς, ότι, «σύμφωνα με τη γενική αρχή της θεωρίας στο ιδιωτικό διεθνές δίκαιο (...) η μεταβολή της σημαίας του πλοίου συνδέεται και την υποβολή της υφιστάμενης υποθήκης σε αυτό το δίκαιο του κράτους της νέας σημαίας (...)», ενώ, «συναφής είναι και η ρύθμιση του άρθρου 1 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του 1926 για την ενοποίηση κανόνων που αφορούν τα προνόμια και τις υποθήκες με την οποία καθιερώνεται η εγκυρότητα και ο σεβασμός των υποθηκικών δικαιωμάτων πλοίου υπό σημαία Κράτους Μέλους στις έννομες τάξεις των λοιπών Κρατών-Μελών καθώς και με το άρθρο 1 της όμοιας Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του 1967 (...)» (Ι. Κοροτζίης, Ναυτικό Δίκαιο, 2007, τ. 3, σελ. 56). Περαιτέρω, στο ναυτικό δίκαιο ισχύει ο κανόνας «της χρονικής προτεραιότητας (prior tempore potior iure)», ώστε με κριτήριο τη χρονολογική τάξη εγγραφής της υποθήκης στο βιβλίο υποθηκών αναγνωρίζονται, αντίστοιχα, και οι υποθηκικές τάξεις, καθεμία εκ των οποίων «καθορίζει αντίστοιχα και τη σειρά ικανοποίησης εκ του προϊόντος του αναγκαστικού πλειστηριασμού» (Β. Σταματόπουλος, Πλειστηριασμός πλοίου και κατάταξη δανειστών. Κανόνες και σειρά κατάταξης, ναυτικά προνόμια, έννοια, τάξεις και σημασία, προνόμια της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών 1926, πλοία υπαγόμενα στο ειδικό νομοθετικό καθεστώς του άρθρου 13 ν.δ. 2687/1953, δικονομική λειτουργία καταπιστευτικής μεταβίβασης κυριότητας πλοίου και προτιμωμένης ναυτικής υποθήκης, Συμβολαιογραφική Επιθεώρηση, 2008-2009, τ. ΚΣΤ', σελ.

1040), ενώ «[η] υποθήκη λαμβάνει ύπαρξη από την εγγραφή στο βιβλίο υποθηκών της περιφέρειας που είναι νηολογημένο το πλοίο, υπό την έννοια ότι από την εγγραφή της ναυτικής υποθήκης στο βιβλίο υποθηκών του καθίσταται ενεργό το δικαίωμα και άρχονται τα αποτελέσματα αυτής» (Δ. Καμβύσης, *Ιδιωτικό Ναυτικόν Δίκαιον*, 1982, σελ. 525 επ.).

Στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 113) διευκρινίζεται ότι «(...) η προσκόμιση του πιστοποιητικού διαγραφής από το αλλοδαπό νηολόγιο υπηρετεί την ασφάλεια δικαίου ως προς το καθεστώς και τα τυχόν βάρη επί του πλοίου. Η πρόβλεψη μιας τέτοιας υποχρέωσης ως προϋπόθεσης εγγραφής στο νηολόγιο, αν και περιλαμβάνεται ήδη μεμονωμένα σε ορισμένες διμερείς συμφωνίες της χώρας μας και θα είχε ενδεχομένως το πλεονέκτημα της μεγαλύτερης ασφάλειας, ωστόσο δεν προκρίθηκε διότι ενέχει στην πράξη έντονο τον κίνδυνο καθυστέρησης. Με τη νέα ρύθμιση της παρ. 5 προβλέπεται η προσκόμιση του πιστοποιητικού διαγραφής ως επακόλουθη υποχρέωση του πλοιοκτήτη. Η γενική αυτή πρόβλεψη στοχεύει να λειτουργήσει προληπτικά, αποσαφηνίζοντας το υφιστάμενο πλαίσιο και βελτιώνοντας σε ένα βαθμό την ασφάλεια δικαίου. Πρόκειται στην ουσία περί βάρους, που παρέχει στην αρμόδια λιμενική αρχή το δικαίωμα αναζήτησης».

Σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθείται από τη Διοίκηση στις περιπτώσεις, ιδίως, πλοίων νηολογημένων σε νηολόγιο τρίτης χώρας, εκτός κράτους μέλους της ΕΕ, για την εγγραφή τους στα ελληνικά νηολόγια, απαιτείται η προσκόμιση πιστοποιητικού διαγραφής από το νηολόγιο στο οποίο ήταν αυτό προηγουμένως εγγεγραμμένο. Εναλλακτικά, αν η έκδοση αντίστοιχου πιστοποιητικού (διαγραφής) δεν προβλέπεται στο κράτος της προηγούμενης νηολόγησης, απαιτείται – επίσης σύμφωνα με την ακολουθούμενη πρακτική – να προσκομίζεται, μαζί με την αίτηση περί εγγραφής του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, και το πιστοποιητικό κυριότητας του εν λόγω πλοίου στο όνομα του προηγούμενου πλοιοκτήτη, στο οποίο επιπλέον βεβαιώνεται ότι το πλοίο είναι ελεύθερο βαρών, καθώς και έγγραφη δήλωση («letter of undertaking») του νέου πλοιοκτήτη και αιτούντος την καταχώριση/εγγραφή του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, ότι δεσμεύεται να προσκομίσει το εν λόγω πιστοποιητικό διαγραφής εντός μηνός από την καταχώριση (πρβλ. και <https://www.ynanp.gr/el/gia-ton-polith/xrhsimes-plhrofories/neologia/>).

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, γεννώνται ερωτήματα ως προς την αφετηρία της δίμηνης προθεσμίας που εισάγει η προτεινόμενη διάταξη για την προσκόμιση του απαιτούμενου πιστοποιητικού διαγραφής, και συγκεκριμέ-

να: α. ως προς το αν αυτή εκκινεί από την υποβολή της αίτησης περί εγγραφής του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο ή από την έκδοση του ελληνικού εγγράφου εθνικότητας, β. ως προς τις συνέπειες για τη μη τήρηση από τον νέο πλοιοκτήτη – «κύριο του νηολογούμενου πλοίου» – της υποχρέωσης για την προσκόμιση πιστοποιητικού διαγραφής, γ. ως προς το αν θα ακολουθείται η πρακτική των ελληνικών νηολογίων, κατά τα ανωτέρω, όταν η έκδοση πιστοποιητικού διαγραφής δεν προβλέπεται από το δίκαιο του κράτους στο οποίο ήταν το πλοίο νηολογημένο, και δ. ως προς την τύχη των εγγεγραμμένων στο αλλοδαπό (δηλαδή, στο προηγούμενο) νηολόγιο υποθηκών, δοθέντος ότι «[η] ισχύς της πράξης νηολόγησης δεν θίγεται από τη μη προσκόμιση πιστοποιητικού διαγραφής».

3. Επί των άρθρων 4, 8 παρ. 2 και 18 παρ. 5

α. Στο άρθρο 4 προβλέπεται η καταχώριση των πλοίων «καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων (...), κατά κατηγορίες, σε ειδικό δημόσιο βιβλίο μικρών πλοίων».

Σύμφωνα με την Αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο, «[μ]ε το προτεινόμενο άρθρο 4 επιχειρείται η συστηματοποίηση των διατάξεων που αφορούν στην τήρηση δημοσιότητας για τα πλοία καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων, τα οποία δεν υπόκεινται σε νηολόγηση. Ταυτόχρονα αποτυπώνεται ως ρύθμιση, αρμονικά συνδεδεμένη με το πλαίσιο του νέου ΚΙΝΔ, η υφισταμένη πρακτική της Διοίκησης σχετικά με την εγγραφή μικρών σκαφών στο προβλεπόμενο βιβλίο των οικείων Λιμενικών Αρχών (με νομοθετικό έρρισμα το άρθρο 156 ΚΑΝΔ)».

Εν προκειμένω, η προτεινόμενη διάταξη, όπως και η εξουσιοδοτική διάταξη του άρθρου 288 παρ. 5 του νομοσχεδίου, χρήζουν διευκρίνισης ως προς τα κριτήρια βάσει των οποίων διακρίνονται σε κατηγορίες τα πλοία καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων.

Θα ήταν, εξ άλλου, για λόγους σαφήνειας, ενδεδειγμένο, η φράση: «σε ειδικό δημόσιο βιβλίο μικρών πλοίων» να συμπληρωθεί με τις λέξεις «των οικείων λιμενικών αρχών».

β. Στην παρ. 2 του άρθρου 8 προβλέπεται ότι «[ο]ι υποθήκες, οι διεκδικητικές αγωγές, καθώς και οι συντηρητικές και αναγκαστικές κατασχέσεις επί πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 καταχωρίζονται στο ειδικό δημόσιο βιβλίο του εν λόγω άρθρου». Στην παρ. 5 του άρθρου 18 περιέχεται ρητή απαγόρευση περί σύστασης ενεχύρου επί πλοίου («Ενέχυρο με βάση την ιδιωτική βούληση δεν μπορεί να συσταθεί σε πλοίο»).

Από τον συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων συνάγεται ότι, επί πλοίου καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων, δύναται να συσταθεί υ-

ποθήκη, η οποία καταχωρίζεται στο ειδικό δημόσιο βιβλίο του άρθρου 4, ενώ σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η σύσταση ενεχύρου.

Επισημαίνεται, συναφώς, ότι, σύμφωνα με το άρθρο 1 του υπό κατάργηση ΚΙΝΔ, πλοία κάτω των δέκα (10) κόρων καθαρής χωρητικότητας δεν θεωρούνται πλοία και, ως εκ τούτου, δεν είναι δεκτικά, αυτοτελώς, υποθήκης κατά τις διατάξεις των άρθρων 195 επ. του υπό κατάργηση ΚΙΝΔ. Σύμφωνα δε με το άρθρο 2 παρ. 1 του ν. 2844/2000, για αντικείμενα που δεν είναι δεκτικά υποθήκης – όπως είναι τα πλοία σύμφωνα με το ισχύον άρθρο 1 ΚΙΝΔ – υπάρχει η δυνατότητα σύστασης ενεχύρου σε κινητά, χωρίς παράδοση σε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο (βλ. και το άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 2844/2000: «[ε]νέχυρο σε κινητό πράγμα συνιστάται και χωρίς παράδοση της κατοχής του με έγγραφη συμφωνία κυρίου (ενεχυραστή) και δανειστή και με δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 3, αν δανειστής και οφειλέτης είναι επιχειρήσεις ή επαγγελματίες και η ασφάλεια παρέχεται για τις ανάγκες της επιχείρησης ή του επαγγέλματος του οφειλέτη», όπως και το άρθρο 3 παρ. 3: «[η] δημοσίευση, προκειμένου περί κινητών μη δεκτικών αυτοτελώς υποθήκης, για τα οποία τηρούνται νηολόγια ή βιβλία φορτηγίδων ή λεμβολόγια ή βιβλία εγγραφής μικρών σκαφών (ΒΕΜΣ), γίνεται στα βιβλία αυτά»).

Βάσει των ανωτέρω, συνάγεται ότι, επί των πλοίων καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων, συνιστάται – σύμφωνα με το άρθρο 1214 ΑΚ σε συνδυασμό με τις διατάξεις του ν. 2844/2000 – ενέχυρο ως εξασφάλιση της απαίτησης τρίτου (δανειστή), το οποίο καταχωρίζεται, με αίτηση του πλοιοκτήτη-οφειλέτη, στα οικεία βιβλία των νηολογίων και λιμενικών αρχών. Ως εκ τούτου, δημιουργείται προβληματισμός για την «τύχη» των ήδη καταχωρισμένων στα οικεία βιβλία ενεχύρων που έχουν συσταθεί επί πλοίων καθαρής χωρητικότητας κάτω των 10 κόρων, και ειδικότερα ως προς την εγκυρότητα των ενεχύρων αυτών υπό την έννοια της διατήρησης της εξασφάλισης του τρίτου δανειστή (συνήθως, της δανείστριας τράπεζας), καθώς και για την απόσβεσή τους.

4. Επί του άρθρου 11

Ορίζεται, εν προκειμένω, ότι «[η] σύμβαση ναυπήγησης καταρτίζεται εγγράφως».

Παρατηρείται, ενημερωτικά, ότι η σύμβαση ναυπήγησης είναι, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο, άτυπη σύμβαση, δοθέντος ότι δεν απαιτείται τήρηση οιαδήποτε τύπου για το κύρος και την απόδειξή της. Τυχόν τήρηση έγγραφου τύπου έχει μόνον αποδεικτική, και όχι συστατική ισχύ. Αντίθετα, με την προτεινόμενη ρύθμιση, η σύμβαση ναυπήγησης καθίσταται τυπική δικαιοπραξία. Συνεπώς, τυχόν έλλειψη του έγγραφου τύπου θίγει το κύρος της συμφωνίας αυτής.

5. Επί του άρθρου 16 παρ. 3

Σύμφωνα με τη παράγραφο 3 του άρθρου 16, «[ω]ς προς τα πλοία που δεν υπόκεινται σε νηολόγηση, εφαρμοστέο είναι το δικαίο του τόπου καταχώρισής τους». Κατά την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 125), «ορίζεται το εφαρμοστέο δικαίο στα μη νηολογούμενα πλοία».

Δοθείσης της σπουδαιότητας της εν λόγω διάταξης, στο μέτρο που, μεταξύ άλλων, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 47 του νομοσχεδίου, «[τ]α ναυτικά προνόμια επί του πλοίου διέπονται από το δικαίο που καθορίζεται στο άρθρο 16», χρήζει αποσαφήνισης ποια είναι τα «πλοία που δεν υπόκεινται σε νηολόγηση» στα οποία αναφέρεται η προτεινόμενη διάταξη (λ.χ., αν αφορά πλωτές κατασκευές, οι οποίες, σύμφωνα με το ελληνικό δικαίο, δεν συγκεντρώνουν τα λοιπά στοιχεία που συγκροτούν την έννοια του πλοίου, κ.λπ.).

6. Επί του άρθρου 33 παρ. 3

Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, «[α]ν ο οφειλέτης δεν αποδίδει στον ενυπόθηκο δανειστή τα καταβληθέντα από τον τελευταίο ασφάλιστρα, ο δανειστής δικαιούται να απαιτήσει την άμεση εξόφληση του χρέους. Το ίδιο ισχύει, αν το πλοίο καταστράφηκε ή υπέστη βλάβες που έχουν απομειώσει ουσιωδώς την αξία του, εκτός εάν οι βλάβες δεν οφείλονται σε πταίσμα του οφειλέτη και ο τελευταίος προσφέρει επαρκή ασφάλεια». Περαιτέρω, στην παρ. 1 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι, αν δεν υπάρχει ήδη αντίστοιχη ασφαλιστική κάλυψη, «ο ενυπόθηκος δανειστής δικαιούται να ασφαλίσει με δαπάνη του οφειλέτη το πλοίο κατά θαλάσσιων κινδύνων και κινδύνων πολέμου (...)».

Δημιουργείται, εν προκειμένω, προβληματισμός ως προς το αν η αναφορά σε «άμεση εξόφληση του χρέους» περιορίζεται στα ασφάλιστρα ή αφορά το σύνολο του χρέους.

7. Επί του άρθρου 45 παρ. 1

Η προτεινόμενη διάταξη αφορά στην απόσβεση προνομίου διά του δημόσιου πλειστηριασμό πλοίου. Ειδικότερα, ορίζεται ότι «[ε]κτός των γενικών λόγων, το προνόμιο αποσβέννυται και με την εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό».

Θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να αποσαφηνισθούν οι «γενικοί λόγοι» απόσβεσης του προνομίου.

8. Επί του άρθρου 47

Στην παρ. 1 του άρθρου 47 ορίζεται ότι «[τ]α ναυτικά προνόμια επί του πλοίου διέπονται από το δίκαιο που καθορίζεται στο άρθρο 16», ήτοι από «το δίκαιο της πολιτείας της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο» (παρ. 1 άρθρο 16). Στην παρ. 2 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι, «ως προς την κατάταξη των προνομιούχων απαιτήσεων[,] εφαρμόζεται το δίκαιο του τόπου εκτέλεσης».

Σύμφωνα με την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (σελ. 133), «[μ]ε το προτεινόμενο άρθρο 47 κρίθηκε σκόπιμος ο ρητός προσδιορισμός του δικαίου της σημαίας του πλοίου ως εφαρμοστέου για όλα τα ζητήματα που άπτονται της έγκυρης γέννησης, της ύπαρξης και της έκτασης του ναυτικού προνομίου [,] [ε]ξίσου σκόπιμη όμως κρίθηκε και η νομοθετική αποτύπωση της ορθής νομολογιακής κατεύθυνσης σχετικά με την κατάταξή τους κατά τη *lex fori*, που αποτελεί την προσφορότερη λύση, καθόσον μάλιστα αποκλείει την κατάταξη πριν από την υποθήκη των ναυτικών προνομίων που προβλέπονται στον αλλοδαπό νόμο της σημαίας του πλοίου, χωρίς όμως να αντιστοιχούν σε κανένα από τα προβλεπόμενα από τη *lex fori* προνόμια».

Όπως έχει ήδη επισημανθεί (βλ. την έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας επί του νομοσχεδίου «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, διατάξεις για συμμόρφωση με υποχρεώσεις διεθνούς ναυσιπλοΐας και την αναβάθμιση Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ειδικές ρυθμίσεις για την ψηφιοποίηση και εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στη μετά COVID εποχή», ήδη ν. 4770/2021), σύμφωνα με το άρθρο 9 του υπό κατάργηση ΚΙΝΔ, το δίκαιο της πολιτείας της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο, ρυθμίζει και τα εμπράγματα δικαιώματα σε αυτό. Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι το δίκαιο της σημαίας του πλοίου διέπει όλα τα ζητήματα που αναφέρονται στα εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου και, ειδικότερα, τη σύσταση, τη μετάθεση, την αλλοίωση, την ενάσκηση και την κατάργησή τους (βλ. και Δ. Καμβύση, *Ιδιωτικών Ναυτικών Δίκαιον*, 1982, σελ. 62 και 541, *πρβλ.*, επίσης, τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης της 6ης Μαΐου 1993 περί Ναυτικών Προνομίων και Υποθηκών - *Geneva International Convention on Maritime Liens and Mortgages*. Ως προς την περίπτωση μεταβολής της σημαίας πλοίου που εκπλειστηριάζεται, βλ. Ι. Κοροτζί, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2007, τομ. 3, σελ. 133).

Εξ άλλου, όπως έχει κριθεί και νομολογιακά, «[σύμφωνα με] [τ]ο άρθρο 9 του τελευταίου Κώδικα, που απηχεί κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, το δίκαιο της πολιτείας, τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο, ρυθμίζει και τα επ' αυτού εμπράγματα δικαιώματα. Το δίκαιο της σημαίας του πλοίου ρυθμί-

ζει τη γένεση, έκταση, διάρκεια και απόσβεση των ναυτικών προνομίων. Η σειρά, όμως, κατάταξης των εν λόγω προνομίων θα κριθεί κατά το δίκαιο του τόπου εκτέλεσης (Lex Fori), αφού η λόγω προνομίου προτίμηση στην κατάταξη, δεν αποτελεί στοιχείο της απαίτησης, αλλά αφορά στη σχέση των απαιτήσεων μεταξύ τους και κανονίζεται από το δικονομικό δίκαιο (ΑΠ 1762/1998, ΑΠ 466/1996, ΑΠ 70/1992)» (ΑΠ 86/2021). Εξ άλλου, «προκειμένου να προηγηθούν, κατά την κατάταξη, της ναυτικής υποθήκης, πρέπει να έχουν τον ίδιο προνομιακό χαρακτήρα, τόσο κατά το ελληνικό δίκαιο, όσο και κατά το δίκαιο της σημαίας, ανεξαρτήτως της, προβλεπόμενης από το τελευταίο, σειράς κατάταξής τους (...)» (ΑΠ 86/2021). Περαιτέρω, «[κ]ατά το άρθρο 1012 παρ. 3 ΚΠολΔ, σε περίπτωση πλειστηριασμού κατεσχημένου πλοίου, η κατάταξη των δανειστών στον πίνακα κατατάξεως, γίνεται κατά πρώτο λόγο σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ (...) [και] ναι μεν κατά το άρθρο 205 του ίδιου Κώδικα, τα καθοριζόμενα με αυτό προνόμια, ως εξομοιούμενα με ειδικό ενέχυρο έχουν εμπράγματο χαρακτήρα και προηγούνται, σύμφωνα με την τελευταία παράγραφο του ίδιου άρθρου, της ναυτικής υποθήκης, προκειμένου όμως να προηγηθούν της ίδιας υποθήκης κατά την κατάταξη σε εκπλειστηρίασμα που αφορά πλοίο με σημαία αλλοδαπής πολιτείας, πρέπει κατά ρητή επιταγή της προαναφερομένης διατάξεως του άρθρου 9, να έχουν το ίδιο προνομιακό-εμπράγματο χαρακτήρα και κατά το δίκαιο της πολιτείας, τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο (κατά το χρόνο συντάξεως του πίνακα)» (ΜονΕφΠειρ 364/2020). Συνεπώς, «αν εκπλειστηριασθεί στην Ελλάδα αλλοδαπό πλοίο, δεν προηγείται της ναυτικής υποθήκης οποιοδήποτε προνόμιο επί του πλοίου αναγνωρίζεται από το ουσιαστικό δίκαιο της σημαίας του πλοίου, παρά μόνο εκείνα που όμοια τους, κατά τη φύση και το χαρακτήρα, προβλέπει το άρθρο 205 του ΚΙΝΔ, στο οποίο παραπέμπει η διάταξη του άρθρου 1012 παρ. 4 ΚΠολΔ. Περαιτέρω, εάν πλοίο με σημαία αλλοδαπή κατασχέθηκε και εκπλειστηριάστηκε στην Ελλάδα, εφόσον οι απαιτήσεις είναι προνομιακές και κατά το δίκαιο της χώρας αυτής, κατατάσσονται, ως προνομιακές, σύμφωνα με το άρθρο 205 του ΚΙΝΔ, πριν από την υποθήκη, ανεξάρτητα από τη σειρά κατατάξεώς τους κατά το δίκαιο της εν λόγω χώρας (ΑΠ 70/92, ΑΠ 710/1992, ΑΠ 466/1996, ΑΠ 284/1999, ΑΠ 295/2002, ΑΠ 533/2015, ΑΠ 1556/2017 – "Νόμος")» (ΜονΕφΠειρ 364/2020).

Επομένως, σύμφωνα με τα νομολογιακά πορίσματα, στην περίπτωση που πλοίο φέρων σημαία αλλοδαπή κατασχέθηκε και εκπλειστηριάστηκε στην Ελλάδα, τα ναυτικά προνόμια ρυθμίζονται από το δίκαιο της πολιτείας τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο, ακόμη και αν οι ασφαλιζόμενες απαιτήσεις διέπονται από το δίκαιο άλλης πολιτείας, η δε σειρά κατάταξής τους κρίνεται από το ελληνικό δίκαιο, που είναι και το δίκαιο του τόπου της αναγκαστικής εκτέλεσης (βλ. ΕφΠειρ Τμήμ Ναυτικό 120/2020).

9. Επί των άρθρων 48 και 59

Με τις εν λόγω διατάξεις, και εν γένει με τις διατάξεις των Κεφαλαίων Α΄, Β΄ και Γ΄ του Τρίτου Μέρους του νομοσχεδίου, ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την πλοιοκτησία, τη συμπλοιοκτησία και τον εφοπλισμό πλοίου.

Στο πλαίσιο αυτό, παρατηρείται, ενημερωτικά, ότι οι εν λόγω θεσμοί απαντούν στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης πλοίου, δηλαδή αφορούν μόνον τα εμπορικά πλοία. Η εκμετάλλευση πλοίου, σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ, μπορεί να λάβει τις εξής μορφές (βλ. και Ι. Ρόκα/Γ. Θεοχαρίδη, Ναυτικό Δίκαιο, όπ. π., σελ. 101-102):

α. Πλοιοκτήτης είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται – ενεργεί, δηλαδή, ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος – δικό του πλοίο. Αν ο ιδιοκτήτης δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο του (λ.χ., επειδή παραχώρησε την εκμετάλλευσή του σε άλλον), δεν είναι πλοιοκτήτης – είναι ο κύριος του πλοίου. Ούτε, αντίστροφα, είναι πλοιοκτήτης ο ασκών κατά σύνηθες επάγγελμα πράξεις του θαλάσσιου εμπορίου (δηλαδή, ο έμπορος) με τη χρήση πλοίου που δεν του ανήκει – είναι εφοπλιστής.

β. Κύριος του πλοίου είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει μεν το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο – το οποίο πρέπει να έχει εγγραφεί στο νηολόγιο – αλλά δεν ασκεί την εκμετάλλευση του πλοίου. Αν πλοίο ανήκει σε πλείονες και αυτοί δεν το εκμεταλλεύονται, τότε είναι συγκύριοι εξ αδιαρέτου, ενώ, αν το εκμεταλλεύονται, είναι συμπλοιοκτήτες.

γ. Εφοπλιστής είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό πλοίο που ανήκει σε άλλον. Δηλαδή, στην έννοια του εφοπλιστή απαντά, εξ ορισμού, διαχωρισμός της κυριότητας από την εκμετάλλευση του πλοίου (πρβλ. και ΑΠ 477/2021). Η έννοια του εφοπλιστή αντιδιαστέλλεται προς εκείνη του διαχειριστή, δοθέντος ότι ο διαχειριστής πλοίου, ακόμη και όταν έχει την ολική εμπορική διαχείριση πλοίου, δεν το εκμεταλλεύεται για ίδιο λογαριασμό, αλλά για λογαριασμό του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

10. Επί του άρθρου 51

Οι διατάξεις του άρθρου 51 ρυθμίζουν την έννοια και τα χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας. Υιοθετώντας, κατά περιεχόμενο, την αντίστοιχη ρύθμιση του άρθρου 10 ΚΙΝΔ, το άρθρο 51 ορίζει ότι η συμπλοιοκτησία ιδρύεται με την από κοινού εκμετάλλευση πλοίου που ανήκει σε δύο ή περισσότερους συγκυρίους.

Η συμπλοιοκτησία αποτελεί ιδιάζον εταιρικό μόρφωμα του ναυτικού δικαίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με την κρατούσα άποψη στη νομολογία και τη θεωρία, η συμπλοιοκτησία αποτελεί ιδιόμορφη (*sui generis*) εμπορική εταιρεία,

χωρίς νομική προσωπικότητα, αλλά με ικανότητα δικαίου (βλ. ΑΠ 766/1988, ΕΕΝ 56, σελ. 387, και, αντί πολλών, Γ. Θεοχαρίδη, Η συμπλοιοκτησία, 2008, σελ. 8 επ.), η οποία βρίσκει ρητή κατάφαση στο άρθρο 51 παρ. 3 του νομοσχεδίου.

Διά του άρθρου 51 παρ. 1 του νομοσχεδίου, εξ άλλου, ορίζεται, το πρώτον, ότι οι διατάξεις περί ομόρρυθμης εταιρείας εφαρμόζονται ως ειδικό συμπληρωματικό θεσμικό πλαίσιο για τη συμπλοιοκτησία, δοθέντος ότι, σύμφωνα με την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 135), «[η] συμπληρωματική εφαρμογή δικαιολογείται από τον χαρακτήρα της συμπλοιοκτησίας ως προσωπικής εμπορικής εταιρείας (χωρίς νομική προσωπικότητα), υπογραμμίζει τον εταιρικό δεσμό που συνδέει τους συμπλοιοκτήτες και επιτρέπει την πλήρωση κενών που αφορούν την εσωτερική λειτουργία της και τις σχέσεις (δικαιώματα και υποχρεώσεις) των μερών». Σε αυτό το πλαίσιο, ορίζεται, περαιτέρω, το πρώτον, ότι η συμπλοιοκτησία, μολονότι δεν διαθέτει νομική προσωπικότητα, έχει πτωχευτική ικανότητα, ενώ, κατά τα ισχύοντα, σε πτώχευση υπόκεινται μόνον τα κατ' ιδίαν μέλη της, δηλαδή οι συμπλοιοκτήτες (βλ. Ι. Ρόκα/Γ. Θεοχαρίδη, Ναυτικό Δίκαιο, όπ. π., σελ. 165-167).

Εισάγεται, επίσης, μαχητό τεκμήριο (παράγραφος 2), σύμφωνα με το οποίο λογίζεται ότι υπάρχει συνεκμετάλλευση του πλοίου από τους συγκυρίους του, εφόσον δεν συνάγεται άλλως από τη μερίδα του πλοίου. Δοθέντος ότι η εκμετάλλευση πλοίου από όλους τους συγκυρίους, για λογαριασμό τους, αποτελεί το δυναμικό στοιχείο που δημιουργεί τον εταιρικό δεσμό της συμπλοιοκτησίας, η θέσπιση του ως άνω τεκμηρίου παρέχει, όντως, έναν δι-κονομικό οδηγό για την επίλυση σχετικών διαφορών.

11. Επί του άρθρου 68 παρ. 3 σε συνδ. με το άρθρο 66 παρ. 2

Σύμφωνα με το άρθρο 66 παρ. 2, για τη σύναψη σύμβασης ναυτικής πρακτορείας, εξακολουθεί να μην είναι αναγκαία η τήρηση έγγραφου τύπου, διότι τούτο «ικανοποιεί το καίριο αίτημα για ταχεία κατάρτιση των ναυτιλιακών συναλλαγών» (βλ. Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 141).

Με το άρθρο 68 παρ. 3 εισάγεται νέα ρύθμιση ως προς τις έννομες συνέπειες του ορισμού του ναυτικού πράκτορα. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι, «[α]ναφορικά με τις υποθέσεις που του ανατίθενται, ο ναυτικός πράκτορας είναι αντίκλητος του εντολέα του». Όπως αναφέρει η Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 142), εν προκειμένω, «υιο-

θετείται η εκφρασθείσα κυρίως στην επιστήμη άποψη ότι ο ναυτικός πράκτορας πρέπει να είναι και αντίκλητος του προσώπου, στο όνομα και για λογαριασμό του οποίου ενεργεί. Η αναγνώριση της εν λόγω εξουσίας εξυπηρετεί προφανείς ανάγκες των ναυτιλιακών συναλλαγών, δοθέντος ότι οι δανειστές του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και ιδίως οι παραλήπτες φορτίων συχνά δυσκολεύονται στην ανεύρεση των οφειλετών τους».

Δεδομένου ότι ο αντίκλητος νομιμοποιείται να παραλαμβάνει, αντί του διάδικου εντολέα του, υπό επίδοση δικόγραφα ή άλλα διαδικαστικά έγγραφα, οι έννομες συνέπειες και, ιδίως, οι δικονομικής φύσης έννομες συνέπειες διορισμού αντικλήτου είναι ιδιαίτερα σοβαρές τόσο για τον εντολέα του ναυτικού πράκτορα όσο και για τους αντιδίκους του εντολέα (πρβλ. ΑΠ 1207/2000, ΤΝΠ Νόμος, ΕφΘεσσαλ 2954/1998, ΕΕμπΔ 1999, σελ. 553, ΕφΠειρ 1641/1987, ΕΝαυτΔ 1990, σελ. 126). Υπό το φως των ανωτέρω, δημιουργείται προβληματισμός ως προς το αν η έλλειψη τύπου της σύμβασης ναυτικής πρακτορείας – και, κατ' επέκταση, του διορισμού αντικλήτου, ο οποίος, στο εξής, θα πραγματοποιείται ατύπως και αυτοδικαίως, βάσει νόμου – λαμβάνει υπ' όψιν επαρκώς την ανάγκη διασφάλισης των δικαιωμάτων του εντολέα και της ασφάλειας δικαίου, κατά τα ως άνω.

12. Επί του άρθρου 120 παρ. 2

Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται ότι «[γ]ια τις περιόδους πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση εφαρμόζονται η παρ. 2 του άρθρου 131 και το άρθρο 135».

Δεδομένου ότι οι διατάξεις των συγκεκριμένων άρθρων δεν αναφέρονται ευθέως στις περιόδους πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση, θα έπρεπε να διευκρινισθεί η σκοπιμότητα της παραπομπής.

13. Επί του άρθρου 124 παρ. 1

Με την προτεινόμενη ρύθμιση ορίζεται ότι «[η] φορτωτική περιέχει: α) την ονομασία «θαλάσσια φορτωτική» ή «φορτωτική» αναφερόμενη στο κείμενο του τίτλου, β) την περιγραφή των παραληφθέντων ή φορτωθέντων πραγμάτων, γ) τον προσδιορισμό του πλοίου, δ) τον λιμένα φόρτωσης, ε) τον λιμένα προορισμού, στ) τον ναύλο και τον τρόπο καταβολής αυτού, ζ) τη χρονολογία και τον τόπο έκδοσης και η) την υπογραφή του εκδότη. Αν δεν έχει σημειωθεί ο τόπος έκδοσης, ως τέτοιος εκλαμβάνεται ο τόπος που σημειώνεται δίπλα στο όνομα του εκδότη. Η υπογραφή μπορεί να τίθεται και με μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα. Αν ελλείπουν και δεν αναπληρώνονται νομίμως τα υπό α, β, γ, δ, ζ και η' στοιχεία, το έγγραφο δεν ισχύει ως φορτωτική».

Για λόγους σαφήνειας και εφαρμογής της διάταξης, θα ήταν ενδεχομένως

σκόπιμο να αποσαφηνισθεί αν η απαρίθμηση των στοιχείων στο τελευταίο, ως άνω, εδάφιο είναι σωρευτική ή αν η έννομη συνέπεια λόγω έλλειψης και μη αναπλήρωσης στοιχείων επέρχεται ακόμη και αν πρόκειται για ένα μόνον από αυτά.

14. Επί του άρθρου 140 παρ. 3

Στην προτεινόμενη διάταξη αναφέρεται ότι, «[ε]άν υπάρχει φανερή ανάγκη, ή αν η διατήρηση του φορτίου είναι δυσχερής λόγω της φύσης και του είδους του ή για λόγους οικονομικούς, μετά από αίτημα του μεταφορέα, το μονομελές πρωτοδικείο μπορεί να διατάξει, δικάζοντας κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, την εκποίηση του φορτίου με εκούσιο πλειστηριασμό, ορίζοντας συγχρόνως τους όρους διενέργειας αυτού».

Κρίνεται σκόπιμο να διευκρινισθεί η διάταξη ως προς το αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο.

15. Επί του άρθρου 149

Διά της εν λόγω διάταξης ορίζεται ότι «[δ]εν θίγεται η εφαρμογή του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης του 1956 για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς που κυρώθηκε με τον ν. 559/1977 (Α΄ 78), όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα ή άλλων διεθνών συμβάσεων».

Για λόγους ασφάλειας δικαίου, χρήζει περαιτέρω αποσαφήνισης η αναφορά σε «άλλ[ες] διεθν[είς] συμβάσε[ις]».

16. Επί του άρθρου 150 παρ. 1

Στη διάταξη της παρ. 1 ορίζεται ότι η «σύμβαση παραγγελίας θαλάσσιας μεταφοράς είναι η σύμβαση, δυνάμει της οποίας ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο (παραγγελιοδόχος) αναλαμβάνει την οργάνωση θαλάσσιας μεταφοράς και, ιδίως, την κατάρτιση σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς στο όνομά του για λογαριασμό του παραγγελέα».

Θα ήταν ενδεδειγμένο, η λέξη «παραγγελέα[ς]» να αντικατασταθεί από την λέξη «παραγγέλλων» («παραγγέλλοντος»).

17. Επί των άρθρων 158 παρ. 4 και 159 παρ. 2

Με την προτεινόμενη διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 158 ορίζεται ότι «[γ]ια τα πλοία που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009, τα ατομικά και συνολικά όρια της ευθύνης του μεταφορέα καθορίζονται και αναθεωρούνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής». Ακολούθως, με την παρ. 2 του άρθρου 159 προβλέπεται ότι «[γ]ια τα πλοία που δεν εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κανονισμού

(ΕΚ) 392/2009, η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει τα όρια της ευθύνης του πλοιοκτήτη - πραγματικού μεταφορέα, όπως καθορίζονται σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 158».

Κατά την έννοια του άρθρου 43 παρ. 2 εδάφιο β' του Συντάγματος, επιτρέπεται να ορισθούν, με ειδική και ορισμένη εξουσιοδότηση, ως φορείς άσκησης κανονιστικής αρμοδιότητας, εκτός από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, και άλλα όργανα της διοίκησης, εφόσον πρόκειται για «ειδικότερα θέματα ή θέματα με τοπικό ενδιαφέρον ή με χαρακτήρα τεχνικό ή λεπτομερειακό». Επισημαίνεται, εξ άλλου, ότι η ευρύτητα της εξουσιοδότησης, της οποίας το περιεχόμενο είναι ορισμένο, ουδόλως επηρεάζει το κύρος της (βλ. ΣτΕ Ολομ. 1210/2010, 941/2008, 2304/1995 κ.ά.). «Ως ειδικότερα θέματα θεωρούνται εκείνα τα οποία αποτελούν, κατά το περιεχόμενό τους και σε σχέση προς την ουσιαστική ρύθμιση που περιέχεται στο νομοθετικό κείμενο, μερικότερη περίπτωση ορισμένου θέματος που αποτελεί το αντικείμενο της νομοθετικής ρύθμισης. Απαιτείται, επομένως, στην περίπτωση αυτή, να περιέχει το νομοθετικό κείμενο όχι απλώς τον καθ' ύλην προσδιορισμό του αντικειμένου της εξουσιοδότησης αλλά, επί πλέον, και την ουσιαστική ρύθμισή του, έστω και σε γενικό, ορισμένο, όμως, πλαίσιο σύμφωνα προς το οποίο θα ενεργήσει η Διοίκηση προκειμένου να ρυθμίσει τα μερικότερα θέματα» (βλ. ΣτΕ Ολομ. 1210/2010, 3013/2014, 775, 2150, 2148, 2090/2015, 1804/2017, 1284/2022 κ.ά.). Το κριτήριο περί του χαρακτηρισμού ενός θέματος ως «ειδικότερου» ή μη μπορεί να είναι είτε ποσοτικό, σε σχέση με το κύριο αντικείμενο της νομοθετικής ρύθμισης, είτε ποιοτικό, συναρτώμενο προς τη σπουδαιότητα του προς ρύθμιση καταλειπόμενου ζητήματος. Εξ άλλου, «οι ανωτέρω ουσιαστικές ρυθμίσεις μπορούν να υπάρχουν τόσο στις διατάξεις του εξουσιοδοτικού νόμου όσο και σε διατάξεις άλλων νόμων σχετικών με τα θέματα που αποτελούν αντικείμενο της νομοθετικής εξουσιοδότησης» (βλ. ΣτΕ Ολομ. 1210/2010, 3404/2014, 1749/2016, 705/2020 κ.ά. Βλ., σχετικά, Κ. Μαυριά, Συνταγματικό Δίκαιο, 6η έκδ., 2021, σελ. 223-224 και Α. Παντελή, Εγχειρίδιο Συνταγματικού Δικαίου, 5η έκδ., 2020, παρ. 440). Ως λεπτομερειακά θεωρούνται τα ζητήματα που αφορούν «τη θέσπιση όλως δευτερευουσών και επουσιωδών ρυθμίσεων», επί κύριων και ουσιαστικών ρυθμίσεων που πρέπει να έχουν τεθεί από τον ίδιο τον νομοθέτη, τεχνικού δε χαρακτήρα είναι τα θέματα που αφορούν τη θέσπιση ρυθμίσεων για τις οποίες είναι κατ' αρχήν απαραίτητη η παρέμβαση τεχνικού οργάνου (βλ. ΣτΕ 2820/1999, 2967/1999, βλ., σχετικά Κ. Μαυριά, Συνταγματικό Δίκαιο, 6η έκδ., 2021, σελ. 223-224). «Τέλος, για το συνταγματικό κύρος της νομοθετικής εξουσιοδότησεως δεν απαιτείται οπωσδήποτε να διαγράφει η ίδια ή με παραπομπή σε άλλη διάταξη νόμου βασικές αρχές και κατευθύνσεις στο

πλαίσιο των οποίων οφείλει να κινηθεί η Διοίκηση κατά την κανονιστική ρύθμιση των θεμάτων αυτών» (βλ. ΣτΕ 1125/2020, ΣτΕ Ολομ. 3404/2014, ΣτΕ 2307/2018).

Υπό το φως των ανωτέρω, προβληματισμός θα μπορούσε, ενδεχομένως, να δημιουργηθεί αν τα ατομικά και συνολικά όρια της ευθύνης του μεταφορέα αποτελούν ειδικότερο και λεπτομερειακού χαρακτήρα θέμα που δύναται να καθορίζεται και να αναθεωρείται με απόφαση υπουργού, αντί προεδρικού διατάγματος.

18. Επί του άρθρου 166

Ενημερωτικά αναφέρεται ότι το εν λόγω άρθρο καθορίζει τον τρόπο κατάρτισης της σύμβασης ναυτολόγησης, η οποία υπόκειται σε έγγραφο τύπο. Έμφαση αποδίδεται στην προστασία του ναυτικού, δοθέντος ότι, πριν υπογράψει τη σύμβαση ναυτολόγησης, πρέπει να έχει ενημερωθεί πλήρως ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του, καθώς και ως προς τις συνθήκες εργασίας επί του πλοίου. Η υποχρέωση αυτή συγκεκριμενοποιείται περαιτέρω και διά του άρθρου 168, στο οποίο αναφέρονται όλα τα στοιχεία που πρέπει να περιέχει η σύμβαση.

19. Επί του άρθρου 172

Σύμφωνα με την εν λόγω ρύθμιση, η σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου «ορίζει τις προϋποθέσεις καταγγελίας της και την απαιτούμενη περίοδο κοινοποίησ[ή]ς της». Δεδομένου, όμως, ότι στα άρθρα 175 επ. του νομοσχεδίου καθορίζονται οι προϋποθέσεις καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης τόσο από τον πλοιοκτήτη, όσο και από τον ναυτικό, όπως και οι σχετικές προθεσμίες, δημιουργείται προβληματισμός ως προς το αν αποδίδει τον σκοπό του νομοθέτη το να είναι δυνατός ο καθορισμός, στη σύμβαση ναυτολόγησης, διαφορετικών όρων και προθεσμιών σε σχέση με εκείνους που ορίζουν τα άρθρα 175 επ., και μάλιστα – κατ' απόκλιση από την αρχή της εύνοιας – δυσμενέστερων για τον ναυτικό. Θα μπορούσε, δηλαδή, να διερωτηθεί κανείς, εν προκειμένω, αν σκοπός του άρθρου 172 είναι η απόλυτη ισχύς της συμβατικής ελευθερίας, και, μάλιστα, χωρίς να θεωρείται κρίσιμη η περιορισμένη διαπραγματευτική ελευθερία του ναυτικού.

Αν δεν είναι αυτός ο σκοπός του νομοθέτη, αλλά σκοπός της εν λόγω διάταξης είναι οι ως άνω προϋποθέσεις να αναφέρονται στη σύμβαση ναυτολόγησης προκειμένου, και μόνον, να διασφαλίζεται η ενημέρωση του ναυτικού για τις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις περί καταγγελίας, τότε η διάταξη αυτή είτε πρέπει να απαλειφθεί ως μη αναγκαία, στο μέτρο που οι προϋποθέσεις της καταγγελίας περιλαμβάνονται ήδη, σύμφωνα με το άρθρο 168

περ. ζ', στο υποχρεωτικό περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης, είτε, βάσει αυτού, να διατυπωθεί εκ νέου.

20. Επί των άρθρων 175 και 176

Στο άρθρο 175 ορίζονται οι προϋποθέσεις της άτακτης καταγγελίας από τον πλοιοκτήτη, δηλαδή, της καταγγελίας που επιχειρείται χωρίς να απαιτητή η τήρηση κάποιας προθεσμίας. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω προϋποθέσεις πληρούνται – και, συνεπώς, συντρέχει σπουδαίος λόγος καταγγελίας – όταν ο ναυτικός απουσιάζει παράνομα από την υπηρεσία του, ή, εναλλακτικά, παραβιάζει τις εργασιακές του υποχρεώσεις, και όταν, ταυτόχρονα, τίθενται σε κίνδυνο η ασφάλεια και η ναυσιπλοΐα. Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 182), θα πρέπει να πληρούνται και οι δύο προϋποθέσεις του πραγματικού της διάταξης για να στοιχειοθετηθεί η άτακτη καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον πλοιοκτήτη/πλοίαρχο, δηλαδή, να συντρέχει και η παραβίαση των υποχρεώσεων του ναυτικού (παράνομη απουσία ή παραβίαση εργασιακών υποχρεώσεων) αλλά και ο εξ αυτή κίνδυνος για την ασφάλεια.

Στο άρθρο 176, εξ άλλου, ορίζονται οι προϋποθέσεις της τακτικής καταγγελίας από τον πλοιοκτήτη, δηλαδή, της καταγγελίας που επιχειρείται με τήρηση προθεσμίας. Κατά την δεύτερη παράγραφο της εν λόγω διάταξης, ως προϋποθέσεις της τακτικής καταγγελίας αναφέρονται μόνον η πρόσκαιρη ανικανότητα του πλοίου για πλου και ο παροπλισμός του πλοίου για διάστημα άνω των 15 ημερών. Εν προκειμένω, όμως, ερωτάται αν η εν λόγω αναφορά έχει ενδεικτικό ή αποκλειστικό χαρακτήρα. Στην πρώτη εκδοχή, την οποία φαίνεται να υιοθετεί και η Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (βλ. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 182-183), θα ήταν σκόπιμο να προστεθεί, στην παράγραφο 2, μετά τη λέξη «θεωρούνται», η λέξη «ιδίως». Διαφορετικά, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι, λ.χ., η απουσία από την υπηρεσία ή η παραβίαση των εργασιακών υποχρεώσεων του ναυτικού – στην περίπτωση κατά την οποία δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια – δηλαδή, τα απλά πειθαρχικά παραπτώματα, δεν θεμελιώνουν τη δυνατότητα τακτικής καταγγελίας.

21. Επί του άρθρου 177

Στην προτεινόμενη διάταξη ορίζονται οι προϋποθέσεις της άτακτης καταγγελίας από τον ναυτικό. Σκόπιμο θα ήταν, εν προκειμένω, για λόγους μεγαλύτερης σαφήνειας, να διευκρινισθεί αν η εν λόγω διάταξη εφαρμόζεται

στις περιπτώσεις της σύμβασης ναυτολόγησης τόσο ορισμένου όσο και αορίστου χρόνου, όπως, δηλαδή, έχει και η αντίστοιχη ισχύουσα διάταξη του ΚΙΝΔ (άρθρο 73).

Σύμφωνα, εξ άλλου, με την παράγραφο 2, «[ο] ναυτικός μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης σε περίοδο γνωστοποίησης μικρότερη των επτά (7) ημερών ή χωρίς προθεσμία για σοβαρούς προσωπικούς ή άλλους επείγοντες λόγους». Για λόγους αρτιότερης νομοθετικής διατύπωσης, θα ήταν σκόπιμο να απαλειφθεί η φράση «σε περίοδο γνωστοποίησης μικρότερη των επτά ημερών ή», ως πλεοναστική, δοθέντος ότι το περιεχόμενο της απορροφάται από τη φράση «χωρίς προθεσμία».

22. Επί του άρθρου 178

Στο άρθρο 178 ρυθμίζεται η τακτική καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον ναυτικό, και ορίζεται ότι η σύμβαση αορίστου χρόνου δύναται να καταγγελθεί μετά την παρέλευση έξι (6) μηνών από τη συνολολόγησή της. Μειώνεται, δηλαδή, από εννέα (9), σε έξι (6) μήνες το σχετικό χρονικό όριο που έθετε το άρθρο 73 ΚΙΝΔ, ως προς τη δυνατότητα τακτικής καταγγελίας, και καταργούνται οι τοπικοί περιορισμοί του λιμένα προορισμού του πλοίου στο οποίο επιβαίνει ο καταγγέλλων ναυτικός. Παρατηρείται, όμως, ότι δεν περιλαμβάνεται στη νέα ρύθμιση η δυνατότητα του ναυτικού να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης, ανεξάρτητα από τη διάρκειά της, εφ' όσον το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα, δυνατότητα η οποία προβλέπεται στο άρθρο 73 εδάφ. γ' του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ.

23. Επί του άρθρου 180

Στην προτεινόμενη διάταξη ορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες πρέπει να καταβάλλεται στον ναυτικό αποζημίωση κατά τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης.

Στη φράση «των περ. α), β) και γ) της παρ. 2 του άρθρου 176» πρέπει να διαγραφεί η αναφορά σε περίπτωση γ), δοθέντος ότι η παράγραφος 2 του άρθρου 176 έχει μόνον δύο περιπτώσεις.

24. Επί του άρθρου 181

Η προτεινόμενη διάταξη αναφέρεται στην αστική ευθύνη του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη, όταν αυτός είναι αλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρεία. Το εν λόγω άρθρο αναπαράγει, εν πολλοίς, το περιεχόμενο του πρώτου εδαφίου του άρθρου 1 του προτεινόμενου να καταργηθεί ν. 762/1978.

Στην παράγραφο 3 εισάγεται βραχυπρόθεσμη, κατ' αρχήν, παραγραφή για τις αξιώσεις του ναυτικού κατά του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη. Δεδομέ-

νου ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 1 εδάφ. β', «[ε]άν ο αντιπρόσωπος είναι νομικό πρόσωπο ημεδαπό ή αλλοδαπό, ενέχονται με τον πλοιοκτήτη ατομικά και εις ολόκληρον, εκτός από το νομικό πρόσωπο[.] και όλα τα φυσικά πρόσωπα που το εκπροσώπησαν ή το εκπροσωπούν από τη σύναψη της σύμβασης ή του προσυμφώνου ναυτολόγησης μέχρι την άσκηση των αξιώσεων από τον ναυτικό», δημιουργείται προβληματισμός ως προς το εάν η ως άνω προθεσμία παραγραφής πρέπει να ισχύει και για τα εν λόγω φυσικά πρόσωπα, μολονότι δεν αποτελούν, κατά κυριολεξία, αντιπροσώπους του πλοιοκτήτη.

25. Επί των άρθρων 182 και 185

Στο άρθρο 182 ορίζεται ότι ο ναυτικός δικαιούται προκαταβολής μισθού, στο δε άρθρο 185 ορίζεται ότι ο ναυτικός έχει δικαίωμα σε ετήσια άδεια, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας.

Παρατηρείται ότι, στη μεν περίπτωση της προκαταβολής μισθού (άρθρο 182), αναφέρεται ότι στην ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας μπορεί να «ορίζεται άλλως», και στην περίπτωση της ετήσιας άδειας (άρθρο 185), ότι «ειδικότεροι όροι της οικείας συλλογικής σύμβασης εργασίας ναυτικής υπερισχύουν». Ερωτάται, εν προκειμένω, κατά πόσον πρόθεση του νομοθέτη είναι να υπερισχύουν και τυχόν δυσμενέστερες, για τον ναυτικό, διατάξεις μιας συλλογικής σύμβασης εργασίας, ή αν, κατ' εφαρμογήν της θεμελιώδους αρχής της εύνοιας, υπερισχύουν μόνον οι ευμενέστερες ρυθμίσεις της.

26. Επί του άρθρου 190

Η προτεινόμενη διάταξη αναφέρεται στην ευθύνη του πλοιάρχου του πλοίου. Στη δεύτερη παράγραφο του υπό ψήφιση άρθρου αναφέρεται ότι, κατά κανόνα, ο πλοίαρχος ευθύνεται μόνο για δόλο και για βαριά αμέλεια, εκτός εάν σε ειδικό νόμο ορίζεται διαφορετικά.

Εν προκειμένω, δημιουργείται προβληματισμός ως προς την έκταση αυτής της περιορισμένης ευθύνης του πλοιάρχου, και, ιδίως, ως προς τον αποκλεισμό της ευθύνης του για ελαφρά αμέλεια, και, συγκεκριμένα, ως προς το αν αυτός ισχύει κατά πάντων, δηλαδή τόσο κατά του πλοιοκτήτη, όσο και κατά των ναυτικών του πλοίου ή και άλλων τρίτων.

27. Επί των άρθρων 226 παρ. 3 και 227 παρ. 1 και παρ. 3

α. Με την παρ. 1 του άρθρου 227 ορίζεται ότι «[τ]α πρόσωπα που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 219 μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη τους για απαιτήσεις που γεννώνται από την εκμετάλλευση στατικών ναυ-

πηγημάτων και εμπίπτουν στις κατηγορίες του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού».

Δεδομένου ότι το άρθρο 219, υπό τον τίτλο «Δήλωση για διενέργεια κοινής αβαρίας», δεν έχει παρ. 1 και 2, κρίνεται σκόπιμο να διευκρινισθεί η διάταξη και να τεθεί παραπομπή στο ορθό άρθρο.

6. Με την παρ. 3 της προτεινόμενης ρύθμισης του άρθρου 227 ορίζεται ότι «[μ]ε απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται τα όρια περιορισμού για τα στατικά ναυπηγήματα που δεν διαθέτουν καταμετρηθείσα ολική χωρητικότητα». Περαιτέρω, με την παρ. 3 της προτεινόμενης ρύθμισης του άρθρου 226 ορίζεται ότι «[μ]ε απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορούν να τροποποιούνται τα όρια της παρ. 2», δηλαδή τα σχετικά, αφενός, με τα πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των τριακοσίων (300) κόρων, αφετέρου, το ανώτατο όριο της παρ. 1 (α) του άρθρου 6 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού – το οποίο προσδιορίζεται σε ένα εκατομμύριο (1.000.000) μονάδες υπολογισμού – και, κατά τρίτον, το ανώτατο όριο της παρ. 1(β) του ανωτέρω άρθρου – το οποίο προσδιορίζεται σε πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) μονάδες υπολογισμού.

Δεδομένου ότι με την ανωτέρω απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 227 θα θεσμοθετηθεί, το πρώτον, διαπλαστικό δικαίωμα, γεννάται προβληματισμός ως προς το αν τα όρια περιορισμού για τα στατικά ναυπηγήματα που δεν διαθέτουν καταμετρηθείσα ολική χωρητικότητα απαιτείται να καθορισθούν με προεδρικό διάταγμα.

Ο ανωτέρω προβληματισμός τίθεται, αντίστοιχα, και ως προς την ευχέρεια να τροποποιούνται, με υπουργική απόφαση, τα όρια της παρ. 2 του άρθρου 226.

28. Επί του άρθρου 240 παρ. 5

Με την προτεινόμενη διάταξη ορίζεται ότι «[η] τελεσίδικη αναγνώριση της συνδρομής των ουσιαστικών προϋποθέσεων περιορισμού της ευθύνης του οφειλέτη ισχύει έναντι πάντων. Το ίδιο ισχύει και για την τελεσίδικη αναγνώριση των προϋποθέσεων έκπτωσης. Σε κάθε περίπτωση, η αναγνώριση ενεργεί αναδρομικά».

Για λόγους απρόσκοπτης εφαρμογής της διάταξης, θα μπορούσε να οριστεί το χρονικό σημείο έναρξης της αναδρομικής εφαρμογής.

29. Επί του άρθρου 247 παρ. 2 εδαφ. 6'

Με την προτεινόμενη διάταξη του εδαφίου β' της παρ. 2 του άρθρου 247 ορίζεται ότι «[η] βεβαίωση παραμένει στο πιστωτικό ίδρυμα και ισχύει μέχρι να παραδοθεί σε αυτήν από τον εκκαθαριστή νεότερη με διαφορετικό περιεχόμενο».

Η προσωπική αντωνυμία «αυτήν» πρέπει να αντικατασταθεί από την προσωπική αντωνυμία «αυτό».

30. Επί των άρθρων 250 και 251

Διά των εν λόγω διατάξεων εισάγονται δικονομικού χαρακτήρα ρυθμίσεις για τις διαφορές που αναφέρονται, εν προκειμένω, με έναρξη ισχύος την 1.5.2023 (σύμφωνα με το άρθρο 306 του νομοσχεδίου).

Δεδομένου ότι δεν εισάγεται σχετική μεταβατική ρύθμιση, ερωτάται αν οι εν λόγω διατάξεις καταλαμβάνουν και τις εκκρεμείς δίκες, όπως και αν καταλαμβάνουν και περιπτώσεις περιστατικών ρύπανσης που έχουν επισυμβεί πριν από την ως άνω έναρξη ισχύος τους.

31. Επί του άρθρου 255 παρ. 2

Ορίζεται εν προκειμένω ότι, «[ε]άν ο χρόνος της ασφάλισης λήξει κατά τη διάρκεια του πλου, η ασφαλιστική κάλυψη παρατείνεται και λήγει την επομένη της ημέρας κατά την οποία το πλοίο αγκυροβόλησε στον πρώτο λιμένα, εφόσον ο λήπτης της ασφάλισης ζήτησε εγγράφως από τον ασφαλιστή την παράταση της κάλυψης πριν από τη λήξη του χρόνου ασφάλισης. Στην περίπτωση αυτή, ο ασφαλιστής δικαιούται πρόσθετο ανάλογο ασφάλιστρο».

Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 2496/1997, «[ο] λήπτης της ασφάλισης μπορεί να συμβληθεί στην ασφαλιστική σύμβαση για λογαριασμό δικό του ή τρίτου. Ο τρίτος μπορεί και να μην ορίζεται στο ασφαλιστήριο (ασφάλιση για λογαριασμό όποιου ανήκει). Σε περίπτωση αμφιβολίας, η σύμβαση θεωρείται ότι καταρτίσθηκε για λογαριασμό του λήπτη της ασφάλισης». Εξ άλλου, στην παρ. 2 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι «[τ]ον λήπτη της ασφάλισης βαρύνουν όλες οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση, εκτός από εκείνες που από τη φύση τους πρέπει να εκπληρωθούν από τον ασφαλισμένο. Ο ασφαλισμένος έχει τις ίδιες υποχρεώσεις με τον λήπτη της ασφάλισης, εφόσον έχει λάβει γνώση της σύμβασης και έχει τη δυνατότητα να τις εκπληρώσει».

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω διατάξεων, παρατηρείται ότι, μολονότι στην πράξη είθισται να συμπίπτουν στο ίδιο πρόσωπο οι ιδιότητες του ασφαλισμένου και του λήπτη της ασφάλισης, δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο η ασφάλιση να συνάπτεται για λογαριασμό τρίτου, όπως, λ.χ., επί ασφαλίσεως ξένου συμφέροντος. Στην περίπτωση αυτή, δικαιούχος της ασφαλιστικής αποζημίωσης είναι ο ασφαλισμένος που ορίσθηκε στην ασφαλιστική σύμβαση.

Θα ήταν, ως εκ τούτου, ενδεχομένως σκόπιμο να προστεθεί στην προτεινόμενη διάταξη και ο ασφαλισμένος, ο οποίος (πέραν του λήπτη της ασφάλι-

λισής) να δύναται να ζητήσει την έγγραφη παράταση της ασφαλιστικής κάλυψης πριν από τη λήξη της.

32. Επί του άρθρου 256

Στην παρ. 1 ορίζεται ότι «[σ]τη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου κατά ταξίδι η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από την έναρξη του συμφωνημένου στο ασφαλιστήριο ταξιδιού και λήγει με το πέρας του ταξιδιού», ενώ στην παρ. 2 ορίζεται ότι, «εάν ακολουθήσει νέα ασφάλιση κατά ταξίδι[,] η ασφαλιστική κάλυψη για το προηγούμενο λήγει με την έναρξη της ασφάλισης για το νέο ταξίδι».

Επισημαίνεται ότι στην παρ. 1 τίθενται ρητά τα χρονικά όρια της εκάστοτε ασφαλιστικής κάλυψης κατά ταξίδι, και, συγκεκριμένα, ορίζεται ότι η εν λόγω θαλάσσια ασφάλιση ισχύει από την έναρξη έως και τη λήξη του εκάστοτε ταξιδιού. Εν τούτοις, υπό τη διατύπωση της παρ. 2 («εάν ακολουθήσει νέα ασφάλιση κατά ταξίδι»), δημιουργούνται ερμηνευτικές δυσχέρειες ως προς το ζήτημα της έναρξης και της λήξης της επόμενης θαλάσσιας ασφάλισης ανά ταξίδι, ιδίως στις περιπτώσεις μη διαδοχικών ταξιδιών.

33. Επί του άρθρου 273 παρ. 1.

Με την προτεινόμενη διάταξη ορίζεται ότι «[ό]ποιος, ενεργώντας με κακή πίστη, προκάλεσε με αίτησή του ακινητοποίηση ή απαγόρευση απόπλου πλοίου, μετά από έκδοση δικαστικής προσωρινής διαταγής, η ισχύς της οποίας έπαυσε μεταγενέστερα με δικαστική απόφαση, είναι υπόχρεος σε αποζημίωση».

Σύμφωνα με την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο (σελ. 203), «[σ]την παρ. 1 του εν λόγω άρθρου ρυθμίζεται η περίπτωση της κακόπιστης επιβολής ακινητοποίησης ή απαγόρευσης απόπλου πλοίου μετά από έκδοση σχετικής προσωρινής διαταγής, που χορηγείται από τον δικαστή του αρμόδιου δικαστηρίου όταν κατατεθεί αίτηση για συντηρητική κατάσχεση πλοίου και σχετικό αίτημα για απαγόρευση. Ως νόμιμη προϋπόθεση τίθεται ότι η δικαστική προσωρινή διαταγή, με βάση την οποία επιβλήθηκε το ως άνω εξασφαλιστικό μέτρο, ανακλήθηκε μεταγενέστερα με δικαστική απόφαση και έγινε άρση αυτού (μέτρου). Η κακή πίστη, που τίθεται ως περαιτέρω προϋπόθεση για τη θεμελίωση υποχρεώσεως προς αποζημίωση θα υπάρχει, ιδίως όταν ο επιζητών το εξασφαλιστικό μέτρο, ενεργώντας με δόλο ή από αμέλεια, γνωρίζει ότι δεν διατηρεί βάσιμη απαίτηση. Ως συνέπεια τίθεται η υποχρέωση του κακόπιστου δανειστή σε αποζημίωση. Η ως άνω ρύθμιση κρίνεται καίρια και αποτελεσματική, αφισταμένη των χρονοβόρων προϋποθέσεων του άρθρου 703 ΚΠολΔ, κρίνεται δε ως ικανή για

να αποτρέψει κακόπιστες ενέργειες εις βάρος του πλοίου και των συμφερόντων εκείνων που το εκμεταλλεύονται».

Το άρθρο 703 ΚΠολΔ ορίζει ότι, «[α]ν απορριφθεί τελεσίδικα ως αβάσιμη η αγωγή για την κύρια υπόθεση, όποιος ζήτησε να διαταχθούν ασφαλιστικά μέτρα είναι υποχρεωμένος να καταβάλει αποζημίωση για τη ζημία που προξένησε από την εκτέλεση της απόφασης που τα διέταξε ή από την εγγύηση που δόθηκε, μόνο αν γνώριζε ή από βαριά αμέλεια αγνοούσε ότι δεν υπήρχε το δικαίωμα». Από τη διατύπωση της προτεινόμενης διάταξης σε συνδυασμό με την ανωτέρω διάταξη του άρθρου 703 ΚΠολΔ συνάγεται, αφενός, ότι δεν μπορεί να συναρτάται υποτιθέμενη «κακή πίστη» του αιτούντος με την εκ των προτέρων «γνώση» του ως προς το αβάσιμο της ασφαλιστέας απαίτησής του, αφετέρου, ότι η αξίωση προς αποζημίωση του καθ' ού η αίτηση των ασφαλιστικών μέτρων γεννάται με την απόρριψη της αίτησης ασφαλιστικών μέτρων και την έκδοση δικαστικής απόφασης υπέρ αυτού (του καθ' ού η αίτηση).

Επισημαίνεται, συναφώς, ότι αντικείμενο της δίκης των ασφαλιστικών μέτρων είναι η πιθανολόγηση για την ύπαρξη ή ανυπαρξία του δικαιώματος του αιτούντος προς παροχή προσωρινής δικαστικής προστασίας. Στο πλαίσιο αυτό, το δικαστήριο, εφόσον πιθανολογεί τη συνδρομή των προϋποθέσεων που απαιτούνται κατά το άρθρο 682 ΚΠολΔ για τη θεμελίωση δικαιώματος προσωρινής δικαστικής προστασίας, διατάσσει τη λήψη των κατάλληλων ασφαλιστικών μέτρων, ρυθμίζοντας προσωρινά τις ουσιαστικές σχέσεις των διαδίκων. Η λήψη των ασφαλιστικών μέτρων προϋποθέτει την ύπαρξη ενός δικαιώματος, μιας έννομης, δηλαδή, σχέσης ουσιαστικού δικαίου, η οποία κρίνεται ασφαλιστέα και συνιστά στοιχείο που προσδίδει σε αυτά τον παρακολουθηματικό χαρακτήρα τους εν σχέσει με την κύρια δίκη (βλ. Κ. Μπέη, Τα όρια της προσωρινής δικαστικής προστασίας, 1980, σελ. 8 επ.). Προϋποθέτει, επίσης, την ύπαρξη του στοιχείου του επείγοντος, το οποίο λαμβάνει τη μορφή τόσο του πιθανολογούμενου επικείμενου κινδύνου, όσο και της επείγουσας περιστάσης, η οποία καθιστά επιτακτική την ανάγκη προσωρινής θέσης σε λειτουργία της εριζόμενης έννομης σχέσης. Κατά συνέπεια, το ασφαλιστέο δικαίωμα δεν είναι αντικείμενο της σχετικής δίκης των ασφαλιστικών μέτρων, αλλά εξετάζεται παρεμπιπτόντως, ώστε να διαπιστωθεί, στη συνέχεια, η ύπαρξη διαπλαστικού δικαιώματος παροχής προσωρινής δικαστικής προστασίας (βλ. Κ. Μπέη, Η σύγχρονη προβληματική της προσωρινής δικαστικής προστασίας, σε Δίκη 2003, σελ. 739, και Κ. Γεωργίου, Οι έννοιες του "επικείμενου κινδύνου" και της "επείγουσας περίπτωσης" στη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων (άρθρο 682 παρ.1 ΚΠολΔ), σε Ελ-λΔ/νη 1997, σελ. 16).

Αντιθέτως, η οριστική δικανική κρίση επαφίεται στο δικαστήριο της κύριας δίκης, με την έκδοση τελεσίδικης απόφασης, που κρίνει βάσει πλήρους απόδειξης.

Υπό το φως των ανωτέρω, τίθεται, εν προκειμένω, προβληματισμός ως προς το πώς στοιχειοθετείται η έννοια της «κακής πίστης» στην προτεινόμενη ρύθμιση, και ως προς το ποια είναι τα κριτήρια που τη συγκροτούν, δεδομένου ότι το δικαστήριο της κύριας δίκης, το οποίο ευλόγως θα επιληφθεί στη συνέχεια, δύναται, ενδεχομένως, να δεχθεί το ουσιαστικώς βάσιμο της απαίτησης.

34. Επί του άρθρου 280

Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, «[μ]ε την επιφύλαξη της εφαρμογής διατάξεων υπερνομοθετικής ισχύος, η παραγραφή αξιώσεων που προβλέπονται στον παρόντα διέπονται από το παρόν Μέρος».

Δεδομένου ότι, διά των διατάξεων του Δωδέκατου Μέρους του νομοσχεδίου (άρθρα 280-287), ενοποιείται εσωτερικά – δηλαδή στο πεδίο του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου – το δίκαιο της παραγραφής, η ως άνω διάταξη παρίσταται περιττή. Σε κάθε περίπτωση, εξ άλλου, τυχόν κενά δικαίου θα καλυφθούν βάσει της ερμηνείας των διατάξεων του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και, επικουρικώς, εκείνων του αστικού δικαίου (βλ. και Δ. Χριστοδούλου, Παραγραφή και αποσβεστική προθεσμία στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σε: Τιμητικό Τόμο Ν. Κ. Κλαμαρή, τόμ. 1, 2016, σελ. 1352-1353).

35. Επί του άρθρου 286

Εισάγεται, εν προκειμένω, ως προς τις αξιώσεις των άρθρων 281 και 282 του νομοσχεδίου (εκείνες, δηλαδή, που υπάγονται σε ενιαύσια και σε διετή παραγραφή), το δικαίωμα συμβατικής παράτασης του χρόνου παραγραφής τους.

Εισάγεται, συνεπώς, παρέκκλιση από τον γενικό κανόνα του άρθρου 275 ΑΚ, σύμφωνα με το οποίο, «[δ]ικαιοπραξία που αποκλείει την παραγραφή ή καθορίζει χρόνο συντομότερο ή μακρότερο από τον νόμιμο ή που γενικά κάννει τους όρους της παραγραφής βαρύτερους ή ελαφρότερους είναι άκυρη». Η εν λόγω παρέκκλιση είχε εισαχθεί στο παρελθόν για ορισμένες αξιώσεις (βλ. τις περιπτώσεις εφαρμογής των λεγόμενων Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, δηλαδή, της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικών με τις φορτωτικές, η οποία, μετά των Πρωτοκόλλων τροποποίησής της, κυρώθηκε διά του ν. 2107/1992), και, διά της προτεινόμενης ρύθμισης, επεκτείνεται και σε άλλες.

Όπως διευκρινίζεται και στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύ-

ει το νομοσχέδιο (βλ. Α. Αιτιολογική Έκθεση, Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 217), «[τ]α μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν σε συντομότερη περίοδο παραγραφής», δοθέντος ότι πρόκειται για παράταση.

Δεδομένου, όμως, ότι δεν τίθεται ανώτατο όριο για την παράταση του χρόνου παραγραφής, ερωτάται αν η προθεσμία που θα συμφωνηθεί οφείλει να κείται εντός του ορίου της εικοσαετούς γενικής παραγραφής (249 ΑΚ).

36. Επί του άρθρου 292

α. Μεταξύ των διατάξεων που προτείνεται, εν προκειμένω, να καταργηθούν περιλαμβάνεται το π.δ. 666/1982 «Ίδρυση, διαχείριση και κατανομή του κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο».

Δεδομένου ότι το εν λόγω προεδρικό διάταγμα ρυθμίζει ζητήματα σε εκτέλεση (βλ. ΕφΠειρ 48/2022, 748/2018, κ.ά.) διεθνούς σύμβασης (της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών για την αστική ευθύνη από ρύπανση πετρελαίου), το σύνολο των ζητημάτων αυτών πρέπει, ευνοήτως, να αποτελέσει, εκ νέου, αντικείμενο νομοθετικού ενδιαφέροντος.

β. Στο στοιχείο (ε) του άρθρου 292, η λέξη «πετρελαιорύπανσης» πρέπει να αναγραφεί στο ορθό «πετρελαιορρύπανσης».

37. Επί του άρθρου 293

Με το προτεινόμενο άρθρο 293 τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 9 του Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών (ν. 4948/2022) και ορίζεται ότι «[τ]ο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το αργότερο μέχρι την 30ή Απριλίου, κάθε έτους, με πρόσκληση που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αναρτάται στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου στο διαδίκτυο και δημοσιεύεται σε περίληψη που περιλαμβάνει τα ουσιώδη στοιχεία αυτής, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία τουλάχιστον ημερήσια εφημερίδα πανελληνίας κυκλοφορίας, καλεί τους πλοιοκτήτες, που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις, να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους, για τη δρομολόγηση πλοίου τους σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές, με σύναψη σχετικής σύμβασης. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να προβαίνει σε πρόσκληση προς τους ανωτέρω πλοιοκτήτες να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για δρομολόγηση πλοίου, με σύναψη σχετικής σύμβασης, σε γραμμές που εξυπηρετούν περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως πληγείσες από θεομηνίες ή λοιπές φυσικές καταστροφές ή έχουν κηρυχθεί σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, χωρίς τον χρονικό περιορισμό του πρώτου εδαφίου, μετά από εισήγηση της Κυβερνητικής Επιτροπής Κρατικής Αρωγής του άρθρου 13 του ν. 4797/2021 (Α' 66)».

Δεδομένου ότι στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο αναφέρεται, μεταξύ άλλων (σελ. 218), ότι «[...] η ανάθεση σε πλοιοκτήτη αποκλειστικής εκμετάλλευσης δρομολογιακής ακτοπλοϊκής γραμμής μπορεί να γίνει σε γραμμή που δεν θα καλύπτεται από ήδη δρομολογημένα πλοία και δεν θα έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον γι' αυτή, από άλλους πλοιοκτήτες. Με την προϋπόθεση εισήγησης της Κυβερνητικής Επιτροπής Κρατικής Αρωγής, εξασφαλίζεται ότι η διάταξη θα εφαρμόζεται για περιοχές που όντως χρήζουν τέτοιας ανάγκης, καθώς και ότι η νέα δρομολογιακή γραμμή θα είναι αντικειμενικά και τεκμηριωμένα απαραίτητη για τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη του πληθυσμού της περιοχής αυτής», θα μπορούσε ενδεχομένως να αποσαφηνισθεί, στο δεύτερο εδάφιο της προτεινόμενης διάταξης, αν θα ακολουθούνται οι διατυπώσεις δημοσίευσης της πρόσκλησης του πρώτου εδαφίου, προκειμένου να τηρούνται οι αρχές της δημοσιότητας, του ανταγωνισμού και της ασφάλειας δικαίου.

38. Επί του άρθρου 299

Το άρθρο 299 ορίζει ότι «[τ]α στελέχη του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) που λαμβάνουν άδεια άνευ αποδοχών, σύμφωνα με το άρθρο 8 του π.δ. 80/2015 (Α' 153), δικαιούνται πλήρη υγειονομική περίθαλψη, εφόσον καταβάλλουν τις ασφαλιστικές εισφορές τους. Οι ασφαλιστικές εισφορές υπολογίζονται με βάση τις αποδοχές των δικαιούχων πριν από την έναρξη της άδειας και καταβάλλονται εφάπαξ κατά την έναρξή της. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την παροχή ή την αναστολή της ως άνω υγειονομικής περίθαλψης».

Δεδομένης της γραμματικής διατύπωσης του ως άνω τρίτου εδαφίου, διά του οποίου παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να καθορίζει, με απόφασή του, «[τ]η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την παροχή ή την αναστολή της ως άνω υγειονομικής περίθαλψης», και σε συνδυασμό με όσα αναφέρονται, ως άνω, υπό την παρατήρηση επί των άρθρων 158 παρ. 4 και 159 παρ. 2, δημιουργείται προβληματισμός, αφενός, ως προς το αν αναφέρεται σε παροχή ή σε προσωρινή στέρηση δικαιώματος, και, αφετέρου, ως προς το αν δύναται να θεωρηθεί λεπτομερειακό ζήτημα, δυνάμενο να ρυθμίζεται με υπουργική απόφαση αντί προεδρικού διατάγματος.

39. Επί του άρθρου 300 παρ. 1

Στην παρ. 1 του άρθρου 300 ο όρος «συστήνεται» θα μπορούσε να αντικατασταθεί από τον από μακρού χρόνου χρησιμοποιούμενο όρο «συνιστάται».

40. Επί των άρθρων 295 και 303

α. Διά του άρθρου 295 τροποποιείται η περ. 6 της παρ. Γ. του άρθρου 15 του ν. 2638/1998, και ορίζεται ότι, «[ε]φόσον δεν έχει πληρωθεί το σύνολο των οργανικών θέσεων Ε.Π. της παρ. 27 του άρθρου 81 του π.δ 13/2018 (Α' 26), όπως αυτές έχουν κατανεμηθεί ανά Α.Ε.Ν. με την υπ' αρ. 2411/77117/21.10.2021 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Β' 4913) και για όσο χρονικό διάστημα παραμένουν κενές θέσεις, μπορεί να ανατίθεται στα μέλη του Ε.Π. που υπηρετούν στις Α.Ε.Ν. υπερωριακή διδασκαλία μέχρι το ένα δεύτερο (1/2) των ωρών του υποχρεωτικού τους ωραρίου, κατά παρέκκλιση της παρ. 2 του άρθρου 131 του ν. 4472/2017 (Α' 74). β. Η δαπάνη για υπερωριακή διδασκαλία της περ. α καταβάλλεται από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης. γ. Οι πληρωμές υπερωριακής διδασκαλίας του παρόντος από τις 19 Μαΐου 2017, μέχρι και την έναρξη ισχύος του παρόντος, δεν αναζητούνται. δ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται η αμοιβή της υπερωριακής διδασκαλίας που είναι ανάλογη με τη βαθμίδα των εκπαιδευτικών και οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος».

β. Διά του άρθρου 303 ορίζεται ότι οι «[δ]απάνες μισθοδοσίας έκτακτου ναυτικού προσωπικού, ανεξαρτήτως ειδικότητας, το οποίο παρείχε υπηρεσίες από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως και την 22η Φεβρουαρίου 2022 εκκαθαρίζονται και ενταλματοποιούνται εις βάρος των πιστώσεων του προϋπολογισμού του έτους 2023 του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, αν οι σχετικές αναλήψεις υποχρέωσης, εκδόθηκαν σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα θεωρούνται σύννομες».

Διά των ανωτέρω διατάξεων προβλέπεται ότι δαπάνες συγκεκριμένων κατηγοριών, οι οποίες έχουν πραγματοποιηθεί έως την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νομοσχεδίου, δύνανται να πραγματοποιούνται σε βάρος των οικείων πιστώσεων των αναφερόμενων προϋπολογισμών, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης της κείμενης εθνικής νομοθεσίας.

Επισημαίνεται, συναφώς, ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Ελεγκτικού Συνεδρίου, «[μ]ε το άρθρο 98 παρ. 1 περ. γ' του Συντάγματος καθιερώνεται ο κατασταλτικός έλεγχος των δημοσίων εν γένει δαπανών και ανατίθεται στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Ο κοινός νομοθέτης πάντως δεν κωλύεται να εξειδικεύσει το περιεχόμενο του ως άνω ελέγχου και να καθορίσει, ακόμη και αναδρομικώς, τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις άσκησης του. Στη ρυθμιστική αυτή εξουσία του κοινού νομοθέτη εμπίπτει και η θέσπιση διατάξεων για τη "νομιμοποίηση" δαπανών, εφόσον όμως οι σχετικές ρυθμίσεις δεν είναι τέτοιου είδους και τέτοιας έκτασης ώστε να καταλύεται ουσιαστικώς η ως άνω ελεγκτική αρμοδιότητα του Ελεγκτικού Συνεδρίου και να αναιρείται, συνακόλουθα, η δυνατότητα αναζήτησης, μέσω αντίστοιχου καταλογισμού, των χρηματικών ποσών που δαπανήθηκαν παρανόμως (Ολ. Ε.Σ. 981/2016).

Ο έλεγχος της συμβατότητας τυχόν "νομιμοποιητικής" δαπανών διάταξης προς την προαναφερόμενη συνταγματική διάταξη δεν μπορεί πάντως να είναι γενικός και αφηρημένος, καθώς συνέχεται με το είδος και το ύψος των συγκεκριμένων κάθε φορά δαπανών που επιδιώκεται να "νομιμοποιηθούν", τη σχέση (αναλογία) των δαπανών αυτών με το σύνολο της οικείας διαχείρισης ή τέλος με τη βαρύτητα της πλημμέλειας (εύρος δημοσιολογιστικής απόκλισης)» (ΕλΣυν ΤμIV 706/2018).

Αθήνα, 8 Φεβρουαρίου 2023

Οι εισηγήτριες
Μαρία Ανδρονόπουλου
Μαριάνθη Καλυβιώτου
Επιστημονικές Συνεργάτιδες
Λεμονιά Φραγκή
Ειδική Επιστημονική Συνεργάτις

Ο Προϊστάμενος του Τμήματος
Μελετών Οικονομίας, Περιβάλλοντος και Τεχνολογίας
Κώστας Παπαδημητρίου
Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών
(Για τις παρατηρήσεις επί των άρθρων 166, 172, 175-178, 180-182, 185 και 190)

Ο Προϊστάμενος του Α' Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Αναπληρωτής Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Β' Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών