



Α΄ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

«Συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλασφάλισης και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.)»

Το φερόμενο προς ψήφιση νομοσχέδιο υπό τον τίτλο «Συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλασφάλισης και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» σκοπεύει στη διαμόρφωση του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για την ίδρυση και λειτουργία στη χώρα μας συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης, κατά το πρότυπο των αλλοδαπών Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs), με την τροποποίηση του ν.δ. 551/1970 «περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως πλοίων και αεροσκαφών», καθώς και στη ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του πρώτου μέρους του Νοσχ προστίθεται νέο άρθρο 3α στο ν.δ. 551/1970, το οποίο ορίζει το αντικείμενο της δραστηριότητας των συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης (ασφάλιση αποκλειστικώς των μελών του συνεταιρισμού για κινδύνους που απειλούν πλοία, για ατυχήματα και ασθένειες του πληρώματος και προσώπων επιβαινόντων στα πλοία, καθώς και ασφάλιση αστικής ευθύνης από τη χρήση πλοίων, συμφώνως προς το άρθρο 13 παρ. 1., περ. Α, αρ. 1, 2, 6, 7 και 12 του ν.δ. 400/1970). Ορίζονται περαιτέρω τα πρόσωπα που μπορούν να καταστούν μέλη του συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης, η προσωπική τους ευθύνη έναντι τρίτων ή λοιπών μελών του συνεταιρισμού για τις υποχρεώσεις του συνεταιρισμού και η δυνατότητα να αντιπροσωπεύουν και άλλα μέλη κατά τις γενικές συνελεύσεις του συνεταιρισμού. Απαριθμούνται, επίσης, ενδεικτικώς ορισμένες αποκλειστικές αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, μέρος των οποίων μπορεί να ανατίθεται σε τρίτους, και θεσπίζεται η διακριτική του ευχέρεια ως προς την αποδοχή ή μη της αίτησης εισόδου των υποψήφιων μελών στον συνεταιρισμό. Θεσπίζεται ακόμη η δια αντιπροσώπου συμμετο-

2

χή στο Διοικητικό Συμβούλιο του συνεταιρισμού και ορίζεται ο τρόπος εκπροσώπησης νομικού προσώπου σε αυτό (άρθρο 1).

Με τις διατάξεις του δεύτερου μέρους ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Ειδικότερα, εισάγεται το σύστημα των γραπτών εξετάσεων στη θέση του συστήματος των μορίων κατά την επιλογή των υποψήφιων δόκιμων Υπαξιωματικών του Λιμενικού Σώματος και των υποψήφιων δόκιμων Λιμενοφυλάκων, θεσπίζεται δικαίωμα πρόσληψης ως διοικητικών υπαλλήλων στο Λιμενικό Σώμα ή στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή στα εποπτευόμενα από το Υπουργείο ν.π.δ.δ., για τους συζύγους, άνδρες και γυναίκες, στρατιωτικών του Λιμενικού Σώματος οι οποίοι καθίστανται ανάπηροι σε ποσοστό άνω του 67% κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας και ένεκα αυτής, εφόσον δε οι σύζυγοι δεν ασκήσουν το ανωτέρω δικαίωμά τους, δικαίωμα εισαγωγής για ένα τέκνο τους - άνευ διαγωνισμού, σε περίπτωση προκήρυξης του- στις παραγωγικές σχολές του Λιμενικού Σώματος. Επίσης, καθιερώνεται υποχρέωση αποζημίωσης υπέρ του Δημοσίου για όσους εξέλθουν με παραίτηση ή λόγω απόταξής τους από τις τάξεις του Λιμενικού Σώματος, με την εξαίρεση της περίπτωσης της εξόδου τους από το Σώμα για λόγους υγείας. Περαιτέρω, ορίζεται ότι ποσοστό δέκα τοις εκατό των προκηρυσσόμενων θέσεων στη Σχολή Δοκίμων Λιμενοφυλάκων καταλαμβάνεται -άνευ διαγωνισμού- από ιδιώτες, οι οποίοι έχουν συμμετάσχει ενεργώς σε επιχειρήσεις διάσωσης ατόμων που κινδυνεύουν στη θάλασσα ή σε χερσαίους χώρους, αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος, εκθέτοντας αποδεδειγμένως τη δική τους ζωή σε κίνδυνο. Ακόμη, επανακαθορίζεται το νομοθετικό πλαίσιο θέσης του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος σε διαθεσιμότητα και θεσπίζονται κατά περίπτωση τα χρονικά όρια της διαθεσιμότητας (άρθρο 2).

Εξ άλλου, ρυθμίζονται ζητήματα αφορώντα στη λειτουργία και το προσωπικό του Γραφείου Εσωτερικών Υποθέσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο μετονομάζεται σε Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων Υ.Ε.Ν. (άρθρο 3), συνιστάται Κέντρο Επιχειρήσεων του Λιμενικού Σώματος (Κ.ΕΠΙΧ./Λ.Σ.), με αρμοδιότητα τη διεύθυνση, την παρακολούθηση, τον συντονισμό και την παροχή συνδρομής σε ευρείας και περιορισμένης κλίμακας επιχειρήσεις των τοπικών Περιφερειακών Διοικήσεων και Λιμενικών Αρχών (άρθρο 4), και παρέχεται η δυνατότητα σύστασης, με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, στις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, Περιφερειακών Ομάδων Δίωξης Ναρκωτικών, με κύρια αποστολή τη δίωξη των εγκλημάτων περί ναρκωτικών, συμφώνως προς το ν.δ. 444/1970, το άρθρο 130 του ν.δ. 187/1973 και τον ν. 3459/2006 (άρθρο 5).

Με τις διατάξεις του τρίτου μέρους του Νοσχ ρυθμίζονται θέματα της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και της Λιμενικής Πολιτικής και, ειδικότερα, παρτείνεται η προθεσμία για τον προσδιορισμό των ορίων της ζώνης Λιμένα των

Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. για ένα έτος από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση Νσχ, μειώνεται σε 1% το ποσοστό επί του συνόλου των πραγματοποιούμενων -εν Ελλάδι- εισπράξεων εκ των καταβαλλόμενων υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας πλοηγικών δικαιωμάτων, το οποίο διατίθεται και έναντι της πλήρους ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης και λοιπών δαπανών από τον Οίκο Ναύτου σε όλο το προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας και τα μέλη των οικογενειών τους, και προβλέπεται η υποχρεωτική ασφάλιση στο Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας των μόνιμων υπαλλήλων της Πλοηγικής Υπηρεσίας που δεν ανήκουν στο διοικητικό προσωπικό και έχουν προσληφθεί με την ειδικότητα του οδηγού αυτοκινήτου ή μηχανοτεχνίτη (άρθρο 6).

Με τις διατάξεις, τέλος, του τέταρτου μέρους του Νσχ ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, και ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπεται, όταν συντρέχει λόγος ανωτέρας βίας, αύξηση του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο επιτρέπεται να διακόπτεται η εκτέλεση των δρομολογίων ενός πλοίου για την προγραμματισμένη ετήσια επιθεώρησή του ή για την εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης ή εργασιών ευρείας έκτασης συντήρησης του πλοίου, κατά τη διάρκεια της ετήσιας προγραμματισμένης επιθεώρησής του και πέραν αυτής (άρθρο 8), προτείνεται η λήψη μέτρων μέριμνας για τους ιατρούς υπηρεσίας υπαίθρου που διατίθενται με κοινή υπουργική απόφαση σε πλοία όσον αφορά την ενδιαίτησή τους και τη χορήγηση του απαραίτητου ιατροφαρμακευτικού υλικού (άρθρο 9), εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων του ν. 2286/1995 περί προμηθειών του δημόσιου τομέα οι προμήθειες και επισκευές για την τεχνική υποστήριξη των εναέριων μέσων του Λιμενικού Σώματος του Υ.Ε.Ν. οι οποίες ανατίθενται στην Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία Α.Ε. (άρθρο 10), ορίζονται οι εισφορές του πλοιοκτήτη για τους υπηρετούντες Έλληνες ναυτικούς και σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού σε φορτηγό πλοίο κάθε κατηγορίας άνω των 3.000 κ.ο.χ., το οποίο νηολογείται υπό ελληνική σημαία ως προστατευόμενο κεφάλαιο εξωτερικού (άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953), κατά την αντικατάσταση ληξιπρόθεσμου ναυτολογίου, καθώς και την οριστική εξόφληση, την προκαταβολή, την εκκαθάριση ή το κλείσιμό του (άρθρο 12).

Συνιστάται επίσης θέση ειδικού συνεργάτη στο γραφείο του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (άρθρο 14), ρυθμίζονται ζητήματα οφειλών προς το ανωτέρω Ταμείο (άρθρο 15), επιτρέπεται η μεταφορά ποσών από τον προϋπολογισμό του ως άνω Ταμείου για την εκπλήρωση του σκοπού του Κλάδου Επικουρικής Ασφάλισης των Ναυτικών (Κ.Ε.Α.Ν.) εφόσον οι πόροι του δεν επαρκούν (άρθρο 18), θεσπίζονται διατάξεις σχετικά με το συνταξιοδοτικό δικαίωμα των ασυρματιστών του Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίοι είναι κάτοχοι διπλώματος Ραδιοτηλεγραφη-

τή Α΄ ή Β΄ τάξης (άρθρα 20 και 21). Τέλος, επεκτείνεται η εφαρμογή του π.δ. 67/2000 σχετικώς με τον καθορισμό των υποχρεώσεων των ασφαλιστικών οργανισμών, των θεραπόντων και ελεγκτών ιατρών και των φαρμακοποιών, και στον Οίκο Ναύτου (άρθρο 23).

1. Επί του άρθρου 1

Ο θεσμός των αλληλασφαλιστικών ενώσεων προστασίας και αποζημίωσης αναπτύχθηκε στην Αγγλία στα τέλη του 18ου και τις αρχές του 19ου αιώνα με σκοπό να εξασφαλίσει την επαρκή ασφαλιστική κάλυψη των πλοιοκτητών της εποχής για κινδύνους κατά του σώματος (κελύφους) του σκάφους (Hull Clubs). Εν συνεχεία, και λόγω μεταβολής της σχετικής νομοθεσίας, ο θεσμός μετεξελίχθηκε ώστε να καλύψει τις ευθύνες των πλοιοκτητών, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν οι ενώσεις προστασίας και αποζημίωσης (P&I Clubs). Σήμερα, τα P&I Clubs λειτουργούν κατά βάση με τη μορφή μη κερδοσκοπικής εταιρίας η οποία επενδύει τα κεφάλαιά της, τα οποία απαρτίζονται από τις εισφορές των μελών της, με σκοπό την αύξηση του αποθεματικού της και την επακόλουθη μείωση της επιβάρυνσης των μελών της. Οι πόροι που προορίζονται για την κάλυψη ασφαλιστικών αποζημιώσεων δεν προέρχονται, όπως στις λοιπές μορφές ασφάλισης, από ασφάλιστρα, αλλά από εισφορές, επενδύσεις και αποθεματικά των ίδιων των ασφαλισμένων. Για τον λόγο αυτό, και το ασφαλιστικό κόστος είναι συνήθως χαμηλότερο σε σχέση με το κόστος που επιβάλλει η ανοικτή ασφαλιστική αγορά, ενώ και το σύστημα αποζημίωσης κρίνεται αποτελεσματικότερο και ταχύτερο λόγω ταύτισης συμφερόντων ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Η ασφαλιστική κάλυψη αφορά οτιδήποτε δεν καλύπτει η ασφάλιση του σώματος του σκάφους και του μηχανολογικού του εξοπλισμού και, κυρίως, τις συμβατικές και αστικές ευθύνες του πλοίου. Η ασφάλιση προστασίας (protection) και αποζημίωσης (indemnity) αποτελεί γενική έννοια η οποία περιλαμβάνει ασφάλιση διάφορων κινδύνων, όπως τραυματισμό ή θάνατο πληρώματος, επιβατών και τρίτων, σύγκρουση πλοίων, ζημιές τρίτων, ρύπανση, φορτίο κλπ. Σημαντική παράμετρο των ασφαλιστικών καλύψεων των ενώσεων προστασίας και αποζημίωσης αποτελεί η εφαρμογή του κανόνα «omnibus rule», σύμφωνα με τον οποίο, η ένωση δύναται, κατά διακριτική ευχέρεια, να καλύπτει κινδύνους που δεν περιλαμβάνονται στους κανόνες της, εφόσον αυτοί είναι συναφείς με την εν γένει λειτουργία του πλοίου. Η ένωση εξετάζει κάθε περίπτωση χωριστά χωρίς να δεσμεύεται από αντίστοιχες ή παρόμοιες προηγούμενες αποφάσεις της. Ο «omnibus rule» αποτελεί την ουσιαδέστερη διαφορά ως προς την ασφαλιστική κάλυψη, μεταξύ του τρόπου λειτουργίας της ένωσης αλληλασφάλισης και της συνήθους ασφαλιστικής εταιρίας στην οποία ο κίνδυνος δεν καλύπτεται εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Οι ασφαλιστικοί κίνδυνοι κατανέμονται μεταξύ

των μελών κατ' αναλογία του συμφέροντος το οποίο ασφαλίζει καθένα εξ αυτών. Η εισφορά δεν είναι καθορισμένη εκ των προτέρων δεδομένου ότι η βασική φιλοσοφία της αλληλασφάλισης είναι ότι το σύνολο των εισφορών μιας περιόδου πρέπει να αντισταθμίζει σε γενικές γραμμές το σύνολο των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και λοιπών εξόδων της ίδιας περιόδου. Ως εκ τούτου, ένα μέρος της εισφοράς καταβάλλεται στην αρχή κάθε ασφαλιστικού έτους (προκαταβολική εισφορά) ενώ, εάν στη συνέχεια προκύψει έλλειμμα, ζητούνται από τα μέλη συμπληρωματικές εισφορές. Υπολογίζεται ότι περίπου το 89% της παγκόσμιας χωρητικότητας και περίπου το 100% της ευρωπαϊκής (Ευρωπαϊκή Ένωση και Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών) καλύπτεται ασφαλιστικά από ενώσεις P&I για αξία ανερχόμενη σε περίπου 3,9 δισεκατομμύρια ευρώ (βλ. Ν. Φαραντούρη, Αλληλασφαλιστικές Ενώσεις Προστασίας και Αποζημίωσης: Διεθνής, Κοινοτική και Ελληνική Διάσταση του Θεσμού, ΕπισκΕμπΔ Β/2006, σελ. 375 επ.).

Κάθε ένωση P&I λειτουργεί συμφώνως προς τον εσωτερικό της κανονισμό και τους κανόνες αλληλασφάλισης. Ανώτατο όργανο της Ένωσης είναι η Γενική Συνέλευση, η οποία απαρτίζεται από τα μέλη (πλοιοκτήτες, εκναυλωτές, διαχειριστές) που «εισφέρουν» πλοία στην ένωση. Η ένωση P&I διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο εκπροσωπεί τα μέλη, ενώ η καθημερινή διαχείριση ανατίθεται σε ειδικευμένα στελέχη διοριζόμενα από το Διοικητικό Συμβούλιο. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι αρμόδιο για τη λήψη αποφάσεων ως προς την έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης, το ύψος της εισφοράς των μελών και την επενδυτική πολιτική σχετικώς με τα κεφάλαια και το αποθεματικό του, καθώς και για την εξέταση των απαιτήσεων μελών ως προς την είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις δεν δημιουργείται νέος εταιρικός τύπος για την άσκηση της δραστηριότητας της θαλάσσιας αλληλασφάλισης. Αντιθέτως, προβλέπεται ότι η δραστηριότητα αυτή θα ασκείται από συνεταιρισμούς επί των οποίων θα εφαρμόζεται καταρχήν ο ν. 1667/1986 «περί αστικού συνεταιρισμού», πλην των ειδικών ρυθμίσεων και εξαιρέσεων που εισάγονται με το άρθρο 1 του Νσχ.

Βασικός στόχος των προτεινόμενων ρυθμίσεων είναι η δημιουργία θεσμικού πλαισίου συναφούς με αυτό που ισχύει για τις αλλοδαπές αλληλασφαλιστικές ενώσεις. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται ότι μέλη του συνεταιρισμού μπορούν να είναι μόνο κύριοι πλοίων, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, εκναυλωτές και διαχειριστές, ενώ ο συνεταιρισμός ασφαλίζει αποκλειστικώς τα μέλη του. Επίσης, ενισχύεται ο κεφαλαιουχικός χαρακτήρας των συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης έναντι των αστικών συνεταιρισμών που έχουν πιο προσωποπαγή χαρακτήρα, με τον περιορισμό της ευθύνης των μελών του, τη δυνατότητα αντιπροσώπευσης των μελών του στη

Γενική Συνέλευση από άλλα μέλη και τη δυνατότητα συμμετοχής μέσω αντιπροσώπου και στο Διοικητικό Συμβούλιο, καθώς και τη δυνατότητα ανάθεσης σε τρίτους των αρμοδιοτήτων του Διοικητικού Συμβουλίου. Περαιτέρω, για ορισμένα θέματα ως προς τα οποία θα μπορούσε ενδεχομένως να υφίσταται σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των μελών του συνεταιρισμού, όπως η είσοδος νέων μελών, η αναγνώριση απαιτήσεων αποζημίωσης και η ικανοποίησή τους, η συμβιβαστική επίλυση διαφορών μεταξύ του συνεταιρισμού και των μελών του, καθώς και ο προσδιορισμός του ύψους των ασφαλιστικών εισφορών και η επιβολή εκτάκτων εισφορών, προβλέπεται αποκλειστική αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου.

Εξ άλλου, με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν τίγονται ζητήματα που αφορούν στην εποπτεία των συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης, οι οποίοι θα υπάγονται ως προς το θέμα αυτό στις ρυθμίσεις του ν.δ. 400/1970 «περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφαλίσεως». Σε ό,τι αφορά τη φορολογική μεταχείρισή τους, δεν περιλαμβάνονται ειδικές ρυθμίσεις, θα πρέπει όμως να γίνει δεκτό ότι κατ' εφαρμογή της παραγράφου 7 του άρθρου 25 του ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων» και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού, οι συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλασφάλισης μπορούν να υπαχθούν στις ευεργετικές ρυθμίσεις της παραγράφου 3 του ανωτέρω άρθρου 25 του ν. 27/1975.

2. Επί του άρθρου 3 παρ. 5

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης εισάγεται ένας εκ του νόμου λόγος αποκλεισμού του αξιοποιήσιμου του προϊστάμενου και του προσωπικού του Γραφείου (ή της υπηρεσίας, όπως προτείνεται να μετονομασθεί) Εσωτερικών Υποθέσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Σημειωτέον ότι οι παρεμφερείς ρυθμίσεις του άρθρου 19 παρ. 10 του ν. 2671/1998 όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 10 παρ. 15 του ν. 2898/2001 για το Σώμα Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, του άρθρου 14 παρ. 2 του ν. 3044/2002 για τους επιθεωρητές περιβάλλοντος και τους επιθεωρητές δημοσίων έργων καθώς και αυτές του άρθρου 18 ν. 3260/2004 για τα στελέχη του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης προβλέπουν έναν προσωπικό λόγο απαλλαγής των ανωτέρω προσώπων από την ποινή.

3. Επί του άρθρου 10

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προστίθεται νέο εδάφιο κ' στο δεύτερο (II) μέρος με τίτλο «Προμήθειες» της παραγράφου 5 του άρθρου 1 του ν.2286/1995, δυνάμει του οποίου προμήθειες και επισκευές που αφορούν την τεχνική υποστήριξη των Εναέριων Μέσων του Λιμενικού Σώματος, οι οποίες ανατίθενται με σύμβαση έργου στην «Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία Α.Ε.», εξαιρούνται από τις διατάξεις του ν.2286/1995 «Προμήθειες

του δημόσιου τομέα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων» για όσο χρόνο το Ελληνικό Δημόσιο κατέχει τουλάχιστον το 51% του μετοχικού κεφαλαίου της ανωτέρω εταιρίας.

Με την υπ' αριθ. 366/2002 Γνωμοδότηση του ΝΣΚ έχει γίνει δεκτό ότι οι συναφούς περιεχομένου ρυθμίσεις του άρθρου 77 του π.δ. 284/1989, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα απευθείας προμήθειας στρατιωτικών ειδών από εταιρίες στο κεφάλαιο των οποίων το Δημόσιο συμμετέχει με ποσοστό άνω του 50%, είναι συμβατές με τα άρθρα 4 και 5 παρ. 1 του Συντάγματος που καθιερώνουν τις αρχές της ίσης μεταχείρισης και του ελεύθερου ανταγωνισμού, δεδομένου ότι συμβάλλουν στην ενίσχυση της εθνικής άμυνας, αλλά και της εθνικής οικονομίας.

Περαιτέρω, η εξαίρεση της ανωτέρω σύμβασης έργου από την κοινοτική νομοθεσία περί δημόσιων προμηθειών θα πρέπει να θεωρηθεί συμβατή με το κοινοτικό δίκαιο ως εμπίπτουσα στη ρήτρα προστασίας ουσιωδών συμφερόντων του άρθρου 296 ΣυνθΕΚ (πρώην άρθρο 223 ΣυνθΕΟΚ), υπό την προϋπόθεση ότι τα Εναέρια Μέσα του Λιμενικού Σώματος αποτελούν «πολεμικό υλικό» κατά την περίπτωση β' της παραγράφου 1 του 296 ΣυνθΕΚ, δηλαδή υλικό δυνάμενο να χρησιμοποιηθεί σε πολεμικές αναμετρήσεις (πρβλ. γνώμη μειοψηφίας στη ΓνμδΝΣΚ 366/2002).

4. Επί του άρθρου 14

Με την προτεινόμενη ρύθμιση συνιστάται στο γραφείο Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Α.Τ. μία θέση ειδικού συνεργάτη με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, ο οποίος αποχωρεί αυτοδικαίως ταυτοχρόνως με την αποχώρηση για οποιονδήποτε λόγο του οργάνου που τον προσέλαβε (του Προέδρου του Ν.Α.Τ.).

Για την πρόσληψη του ειδικού συνεργάτη χρήζουν διευκρίνισης οι όροι πρόσληψης.

5. Επί του άρθρου 16

Υπό το ισχύον καθεστώς έχει κριθεί ότι και στην κατάσχεση πλοίου εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 1005 παρ. 1 ΚΠολΔ. Επομένως, ο υπερθεματιστής καθίσταται διάδοχος του πλοιοκτήτη από και διά της μεταγραφής της περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης στο νηολόγιο, αποκτώντας κατά παράγωγο τρόπο την κυριότητα του πλοίου. Ευθύνεται δε έναντι του Ν.Α.Τ. εις ολόκληρον με τον δικαιοπάροχο του πλοιοκτήτη για την καταβολή του συνόλου των οφειλόμενων πριν από την επέλευση της διαδοχής ασφαλιστικών εισφορών (βλ. Κ. Κεραμέα, Δ. Κονδύλη, Ν. Νικόλαο, ΕρμΚΠολΔ, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσ/νίκη, Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, Δίκαιο και

Οικονομία, Π.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα, 2000, άρθρο 1005, αρ. 7, με παραπομπή σε ΑΠ 472/1997, ΕλλΔνη 1998, σελ. 335-336, ΣτΕ 2390/1996, ΕλλΔνη 1997, σελ. 1255-1256, ΑΠ 1091/1991, ΕλλΔνη 1992, σελ. 568). Με την προτεινόμενη διάταξη η ευθύνη του υπερθεματιστή περιορίζεται στις οφειλές του πλοίου και τα πρόσθετα τέλη που βαρύνουν το πλοίο για το χρονικό διάστημα μέχρι την ημερομηνία του πλειστηριασμού και όχι μέχρι τη μεταγραφή της περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης στο νηολόγιο.

Επομένως, το σύστημα το οποίο φαίνεται να καθιερώνεται εν προκειμένω είναι το εξής: μέχρι το χρονικό σημείο του πλειστηριασμού, ευθύνεται ο υπερθεματιστής εις ολόκληρον με τον παλαιό κύριο του πλοίου. Για τα χρέη που προκύπτουν στο χρονικό διάστημα μεταξύ του πλειστηριασμού και της μεταγραφής της περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης στο νηολόγιο, προφανώς ευθύνεται αποκλειστικώς ο παλαιός κύριος του πλοίου, ενώ για τα χρέη που προκύπτουν από τη μεταγραφή και εντεύθεν, ευθύνεται αποκλειστικώς ο νέος κύριος του πλοίου (υπερθεματιστής).

Αθήνα, 14 Μαΐου 2007

Οι εισηγητές
Αθανασία Διονυσοπούλου
Επιστημονική Συνεργάτις
Γεωργία Μακροπούλου
Γεώργιος Φωτόπουλος
Ειδικοί Επιστημονικοί Συνεργάτες

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Στέλιος Κουσουλής
Αν. Καθηγητής της Νομικής Σχολής
του Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Προϊστάμενος της Α΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αντώνης Παντελής
Καθηγητής της Νομικής Σχολής
του Πανεπιστημίου Αθηνών

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