



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Β' ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

I. Γενικές παρατηρήσεις

Το φερόμενο προς συζήτηση και ψήφιση Νσχ, όπως διαμορφώθηκε από την αρμόδια Διαρκή Επιτροπή, αποτελείται από 12 Κεφάλαια και 65 άρθρα.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 1 έως 3) ρυθμίζονται βασικά σημεία της οργάνωσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ειδικότερα, ορίζονται ο σκοπός, οι αρμοδιότητες και η διάρθρωση των υπηρεσιών του (άρθρο 1), προσδιορίζονται οι εποπτευόμενοι από αυτό φορείς (άρθρο 2) και καθιερώνεται διαδικασία κατάρτισης προγραμματισμού και απολογισμού του έργου του Υπουργείου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων (άρθρο 3).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 4 έως 8) ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν την υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Συγκεκριμένως, προσδιορίζεται η νομική φύση και η διάρθρωση των Υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος (άρθρο 4), οριοθετείται η αποστολή και οι αρμοδιότητές του (άρθρο 5), ρυθμίζονται θέματα σχετικώς προς την άσκηση της διοίκησης του Σώματος και τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων (άρθρο 6), ορίζονται οι βαθμοί των διοικούντων (άρθρο 7) και ρυθμίζεται ο τρόπος αναπλήρωσης των διοικούντων τις υπηρεσίες του σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας (άρθρο 8).

Με το Κεφάλαιο Γ' (άρθρα 9 έως 11) εισάγονται τροποποιήσεις, οι οποίες αποσκοπούν στην ενίσχυση της ασφάλειας και αστυνόμευσης που ασκεί το Λιμενικό Σώμα. Συγκεκριμένως, ρυθμίζονται ζητήματα στελέχωσης του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Επιτήρησης και Ελέγχου Συνόρων (Ε.Σ.Κ.Ε.Ε.Σ.), τα οποία ανέκυψαν ιδίως μετά την υπαγωγή του Λιμενικού

Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (άρθρο 9), ορίζεται ποσοστό κράτησης 5% ως έσοδο υπέρ του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού στα πρόστιμα που επιβάλλονται από τις Λιμενικές Αρχές για παράνομη στάθμευση (άρθρο 10), ενώ τροποποιούνται διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου με τις οποίες θεσμοθετείται, μεταξύ άλλων, η δυνατότητα περιοδικής διενέργειας ελέγχων και θεώρησης των ναυτιλιακών εγγράφων των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, ο καθορισμός της οργανικής σύνθεσης του προσωπικού επιβατηγού ή επιβατηγού/οχηματαγωγού πλοίου με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, το δικαίωμα των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν περιηγήσεις μεταξύ ελληνικών λιμένων να παραλαμβάνουν επιβάτες από ενδιάμεσους λιμένες του δρομολογίου τους υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, και η σύσταση Επιτροπής για την τροποποίηση και κωδικοποίηση των Κωδίκων Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) και Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) (άρθρο 11).

Με το Κεφάλαιο Δ' (άρθρα 12 έως 18) τροποποιείται σειρά διατάξεων του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου (ν. 3622/2007) που αφορά ζητήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Μεταξύ άλλων, επαναπροσδιορίζεται η έννοια βασικών όρων εφαρμογής του ν. 3622/2007, καθώς και οι αρμοδιότητες και υποχρεώσεις των διάφορων φορέων, αρχών και οργάνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, ενώ ορίζεται η συγκρότηση, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατά περιοχή ευθύνης κάθε Λιμενικής Αρχής, μιας Αρχής Ασφάλειας Λιμένα και ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας της (άρθρο 12). Επίσης, προτείνονται ρυθμίσεις σχετικά με το καθεστώς καταμέτρησης πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού (άρθρο 13), τα προσόντα και κωλύματα των ελεγκτών και επιθεωρητών πλοίων και των εκπαιδευτών τους (άρθρο 14) και την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή (άρθρο 15), αποσαφηνίζονται οι έννοιες του βοηθητικού σκάφους και του πλωτού βοηθητικού ναυπηγήματος υδατοκαλλιεργειών (άρθρο 17), ενώ εισάγονται τροποποιήσεις των διατάξεων που αφορούν την οργάνωση και τη λειτουργία της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛΥΔΝΑ) (άρθρο 18).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' (άρθρα 19 έως 31) ρυθμίζονται επιμέρους θέματα προαγωγής της ναυτικής εργασίας και αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης. Προβλέπεται, ειδικότερα, η διασφάλιση των συνταξιοδοτικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτικών κατά τη ναυτολόγησή τους σε θέση κατώτερου πληρώματος σε μεγάλα φορτηγά πλοία ή ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, οι οποίοι συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας, υπό τον όρο ότι δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας (άρθρο 19), και η κατάρτιση «Μητρώου Ενεργών Ναυτικών» (άρθρο 20), ρυθ-

μίζονται ζητήματα παράτασης της θητείας επίκουρων καθηγητών, καθηγητών εφαρμογών και μελών Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού (Ε.ΔΙ.Π.) των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) (άρθρο 21), λαμβάνονται μέτρα για την εξασφάλιση θέσεων πρακτικής άσκησης των σπουδαστών ΑΕΝ σε πλοία με ελληνική (άρθρο 22) ή, κατ' εξαίρεση, ξένη σημαία (άρθρο 23) και συνιστάται Γραφείο Σταδιοδρομίας για την εξυπηρέτηση των ως άνω σκοπών (άρθρο 24). Επιπροσθέτως, συνιστάται συλλογικό όργανο διαβούλευσης με τίτλο «Διάσκεψη ("Forum") επί εργασιακών ζητημάτων του τομέα ναυτιλίας» (άρθρο 26), εισάγεται ρύθμιση για την αύξηση του ορίου ηλικίας των φυλάκων παροπλισμένων ή κατασχεθέντων πλοίων (άρθρο 27) και προωθείται η νομιμοποίηση του συνόλου των κτηρίων και εγκαταστάσεων των ΑΕΝ Ασπροπύργου, Ηπείρου και Σύρου (άρθρο 28). Τέλος, ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με εισφορές και πόρους υπέρ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) (άρθρο 29) και τη χορήγηση αδειών ναυτικής ικανότητας στο Εμπορικό Ναυτικό (άρθρο 31), ενώ επανακαθορίζεται για τη χειμερινή περίοδο η οργανική σύνθεση του προσωπικού γενικών υπηρεσιών επιβατηγών και επιβατηγών/ οχηματαγωγών πλοίων (άρθρο 30).

Με το Κεφάλαιο ΣΤ' (άρθρο 32) ρυθμίζονται ζητήματα ανάπτυξης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μέσω της απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών. Για τον σκοπό αυτό, επιχειρείται η διάκριση των αμιγώς διοικητικών αρμοδιοτήτων για τη χορήγησης άδειας εγκατάστασης αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχείρησης από εκείνες που έχουν και οικονομικό αντικείμενο, και απονέμεται η διεκπεραίωση των πρώτων στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ζ' (άρθρα 33 έως 35) ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα νησιωτικής πολιτικής. Επιχειρείται, ειδικότερα, η ενίσχυση του ρόλου της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ως φορέα διασφάλισης της ποιότητας του νομοθετικού και κανονιστικού έργου που άπτεται της νησιωτικής πολιτικής (άρθρο 33), συστήνεται Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ.) για την υποστήριξη του έργου της Γενικής Γραμματείας (άρθρο 34) και επανακαθορίζεται το πλαίσιο λειτουργίας του Ερευνητικού Ινστιτούτου Νησιωτικής Πολιτικής (άρθρο 35).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Η' (άρθρα 36 έως 37) εισάγονται τροποποιήσεις στον ν. 3709/2008, οι οποίες αποσκοπούν στην ενίσχυση της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών ακτοπλοΐας. Θεσμοθετούνται, μεταξύ άλλων, πρόσθετα δικαιώματα υπέρ των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, ρυθμίζονται ζητήματα αποζημίωσης του επιβάτη σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης δρομολογίου πλοίου, και θεσπίζονται κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασης των ως άνω διατάξεων από τον μεταφορέα (άρθρο 36). Προβλέπεται, επίσης, η σύσταση Διοικητικής Επιτροπής

Ναυτικών Επιτάξεων και Ναυλώσεων (ΔΕΝΕΝ) και Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ναυλώσεων και Ειδικής Επιτροπής Προκαταβολών για επιτάξεις και ναυλώσεις (άρθρο 37).

Με το Κεφάλαιο Θ' (άρθρο 38) επιχειρείται εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου που διέπει την ακτοπλοΐα και καθιερώθηκε με τον ν. 2932/2001. Προτείνεται, μεταξύ άλλων, η τροποποίηση των προϋποθέσεων και της διαδικασίας τακτικής δρομολόγησης πλοίων, θεσπίζονται ιδιαίτερες διαδικασίες δρομολόγησης ταχύπλων σκαφών, επανακαθορίζονται οι περιπτώσεις διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων, οι προϋποθέσεις έκτακτης δρομολόγησης πλοίου και οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη όσον αφορά τη στελέχωση του πλοίου, καθιερώνεται δε υποχρέωση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) να συνεδριάζει τουλάχιστον έξι φορές κατά τη διάρκεια του έτους, με σκοπό την επίσπευση των διαδικασιών που άπτονται των αρμοδιοτήτων του.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ι' (άρθρα 39 έως 52) ρυθμίζονται ζητήματα που στοχεύουν στην ανάπτυξη του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Ειδικότερα, ορίζεται ότι στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής που χαράσσεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, εκπονείται η Στρατηγική Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Επίσης, ορίζεται η βασική δομή και διοίκηση του Συστήματος αυτού (άρθρο 39), καθορίζονται οι διαδικασίες για τη δημιουργία των Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων (άρθρα 40 και 41) και την ανάπτυξη του Περιφερειακού Λιμενικού Συστήματος (άρθρο 43) και προβλέπεται η υποχρέωση σύστασης Διεύθυνσης Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (ΔΑΑ) εντός των Λιμενικών Δικτύων (άρθρο 42). Περαιτέρω, συνιστάται Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και ορίζονται οι αρμοδιότητές της (άρθρο 44), τροποποιείται το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (άρθρο 45), και εισάγονται βελτιωτικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για τουριστικούς ή τοπικής σημασίας λιμένες (άρθρο 46). Τέλος, τροποποιείται το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις αδειοδοτήσεις έργων σε Οργανισμούς Λιμένων (άρθρο 47) καθώς και τις σχετικές διαγωνιστικές διαδικασίες για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων (άρθρο 48), προβλέπεται η σύσταση ανώνυμης εταιρείας παροχής πλοηγικών υπηρεσιών (άρθρο 49) και ρυθμίζονται ζητήματα λιμενικών υποδομών (άρθρο 50), ανάπτυξης της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Ο.Λ.Π. (άρθρο 51) και μετατροπής Λιμενικών Ταμείων (άρθρο 52).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΙΑ' (άρθρα 53 έως 61) ρυθμίζονται επί μέρους ζητήματα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Επιχειρείται, ειδι-

κότερα, η ενίσχυση του θεσμού της ναυτικής διαιτησίας (άρθρο 53), εισάγονται ρυθμίσεις σχετικές με τον Οίκο Ναύτου και προβλέπεται η κωδικοποίηση των νομοθετικών διατάξεων που τον αφορούν (άρθρο 54), προτείνεται η απελευθέρωση, υπό προϋποθέσεις, των περιγητικών πλόων για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών (άρθρο 55) και θεσπίζονται ειδικοί κανόνες για τις δωρεές που αποσκοπούν στη στήριξη της αποστολής και της πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (άρθρο 56). Περαιτέρω, ρυθμίζονται ασφαλιστικά, μισθολογικά και άλλα επί μέρους ζητήματα προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (άρθρο 57), καθώς και ζητήματα δαπανών του (άρθρο 58), κατοχυρώνονται οι αξιώσεις εργαζομένων κατά του κυρίου ναυαγίου εφόσον υφίσταται τελεσίδικη δικαστική απόφαση (άρθρο 60) και τροποποιείται ο Κανονισμός ενδιαίτησης και αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων ως προς τον υποχρεωτικό αριθμό χώρων υγιεινής των τελευταίων (άρθρο 61).

Τέλος, με το Κεφάλαιο ΙΑ' (άρθρα 62 έως 65) απαριθμούνται οι διατάξεις των διατηρούμενων και καταργούμενων άρθρων του ν. 3922/2011 (άρθρο 62), προβλέπονται μεταβατικές διατάξεις για τα Λιμενικά Ταμεία και την εξασφάλιση της συνέχειας της διοίκησης Λιμενικού Σώματος (άρθρο 63), ορίζεται δε η έναρξη ισχύος του προτεινόμενου νομοσχεδίου (άρθρο 65) και αναφέρονται οι από αυτό καταργούμενες αντίθετες διατάξεις (άρθρο 64).

II. Παρατηρήσεις επί των άρθρων του Νοχ

1. Επί του άρθρου 1 παρ. 4 α και γ

α) Συμφώνως προς την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 4α του παρόντος, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανήκει, μεταξύ άλλων, «το Λιμενικό Σώμα με το Αρχηγείο του». Δεδομένου ότι το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος συνιστά μια από τις Κεντρικές του Υπηρεσίες, δεν χρειάζεται αυτοτελής αναφορά του στη διάρθρωση του Υπουργείου.

β) Με την προτεινόμενη ρύθμιση συνιστάται «Υπηρεσία Εκπαίδευσης Ναυτικών, με αρμοδιότητα την παροχή και ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών και τη διοίκηση και εποπτεία των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού». Επισημαίνεται συναφώς ότι δεν διευκρινίζεται εάν η ως άνω Υπηρεσία συνιστάται σε επίπεδο Διεύθυνσης, Τμήματος κ.λπ. σε κάποια από τις δύο Γενικές Γραμματείες του Υπουργείου ή εάν πρόκειται για αυτοτελή Υπηρεσία οποία υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου. Περαιτέρω, δεδομένου ότι η προτεινόμενη ρύθμιση δεν ρυθμίζει ζητήματα στελέχωσης και λειτουργίας της ως άνω Υπηρεσίας, ιδίως δε δεν διευκρινίζει εάν αυτή στελεχώνεται από ένστολο ή πολιτικό προσωπικό, κρίνεται σκόπιμη η ρύθμισή των ως άνω ζητημάτων με το π.δ. της παρ. 4 β του παρόντος.

2. Επί του άρθρου 2

Για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας και πληρότητας, στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου κρίνεται σκόπιμο να συμπληρωθεί και η εταιρεία παροχής πλοηγικών υπηρεσιών του άρθρου 49 του Νσχ, η οποία εποπτεύεται από «την αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων» (άρθρο 49 παρ. 2 β).

3. Επί του άρθρου 9

Εν προκειμένω ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι ως Προϊστάμενος του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Επιτήρησης και Ελέγχου Συνόρων τοποθετείται, με απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, και Ναυτιλίας και Αιγαίου, ανώτατος αξιωματικός της Ελληνικής Αστυνομίας ή του Λιμενικού Σώματος. Δεδομένου ότι το ως άνω Κέντρο αποτελεί αυτοτελή υπηρεσία, η οποία υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη (άρθρο 27 παρ. 2 του ν. 4058/2012), η απόφαση ορισμού του Προϊσταμένου του Κέντρου πρέπει να είναι κοινή μόνον όταν αυτός προέρχεται από το Λιμενικό Σώμα, και όχι όταν είναι ανώτατος Αξιωματικός της ΕΛ.ΑΣ..

4. Επί του άρθρου 12 παρ. 5

Συμφώνως προς την προτεινόμενη ρύθμιση (νέα παράγραφος 3 του άρθρου 5 του ν. 3622/2007 Α' 281), οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα μπορούν να αναθέτουν σε ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας που είναι εφοδιασμένες με την «προβλεπόμενη από το νόμο άδεια, την άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας ελέγχων». Μεταξύ των ελέγχων αυτών συγκαταλέγονται ιδίως οι έλεγχοι προσώπων, αποσκευών και φορτίων, οι έλεγχοι πρόσβασης και η επιτήρηση ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, τμημάτων λιμένα και παρακείμενων αυτού περιοχών που έχουν επιπτώσεις στην ασφάλειά του. Η άσκηση των ανωτέρω δραστηριοτήτων προϋποθέτει την έκδοση άδειας αστυνομικής φύσης από την οικεία Λιμενική Αρχή και τελεί υπό τον άμεσο έλεγχο του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης και της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την έκδοση της άδειας αυτής.

Επισημαίνεται συναφώς ότι, δεδομένου ότι πρόκειται για παραχώρηση άδειας ελέγχων αστυνομικής φύσεως, οι οποίοι αποτελούν μορφή άσκησης δημόσιας εξουσίας, πρέπει να ορίζεται χρονική διάρκεια ισχύος της ως άνω άδειας.

5. Επί του άρθρου 17 παρ. 3

Η λέξη «βοηθητικό» πρέπει να αντικατασταθεί από τη λέξη «βοηθητικού».

6. Επί του άρθρου 18 παρ. 3

Η αναφορά στον ν. «2742/1997» πρέπει να διορθωθεί σε «ν. 2472/1997».

7. Επί του άρθρου 19 παρ. 1

Συμφώνως προς την προτεινόμενη ρύθμιση, οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας για ναυτολόγηση σε θέση κατώτερου πληρώματος, εφόσον δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, «διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματά τους ανεξάρτητα από τους όρους της σύμβασης, όπως ειδικότερα καθορίζεται στις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4». Η παρ. 3 του ίδιου άρθρου ορίζει ότι «οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 3569/2007 (Α' 122) εφαρμόζονται ανάλογα για τους ναυτικούς που ναυτολογούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, σε φορτηγά πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 3000 κοχ νηολογημένα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953. Η σχετική δαπάνη καλύπτεται από τον προϋπολογισμό του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ)». Περαιτέρω, κατά την παρ. 4 του παρόντος, «με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλειας και Πρόνοιας, και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται το ύψος του μισθού, επί του οποίου υπολογίζονται οι εισφορές των ναυτικών που ναυτολογούνται βάσει των παραγράφων 1 και 2».

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η φράση που αναφέρεται στην παρ. 1, «οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας για ναυτολόγηση σε θέση κατώτερου πληρώματος, εφόσον δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματά τους ανεξάρτητα από τους όρους της σύμβασης, όπως ειδικότερα καθορίζεται στις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4», χρήζει αποσαφήνισης, δεδομένου ότι οι παρ. 3 και 4 στις οποίες παραπέμπει δεν παρέχουν την αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης εξειδίκευση.

8. Επί του άρθρου 28

Επισημαίνεται συναφώς ότι για τα ζητήματα νομιμοποίησης κτηρίων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού ισχύει ο προβληματισμός που αναπτύχθηκε στην από 17.9.2012 Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας επί του Νοσχ «Περιστολή δημοσίων δαπανών, ρύθμιση θεμάτων δημοσιονομικών ελέγχων και άλλες διατάξεις» και, συγκεκριμένως, επί του άρθρου 5 αυτού (ν. 4081/2012).

9. Επί του άρθρου 32

Με το προτεινόμενο άρθρο τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975, με το οποίο ρυθμίζονται ζητήματα εγκατάστασης στην Ελλάδα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Με την παράγραφο 2 προβλέπεται ότι, σε περίπτωση κατάρπτωσης της τραπεζικής εγγύησης που έχει χορηγηθεί υπέρ της αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχείρησης, η «εκδούσα την εγγύηση Τράπεζα υποχρεούται εντός δέκα (10) ημερών από της κοινοποίησης της σχετικής απόφασης καταπτώσεως (...) να καταθέσει το προϊόν της εγγύησης στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (ΔΟΥ) Εσόδων Αθηνών». Παρατηρείται ότι, δυνάμει του άρθρου 1 παρ. 3 του π.δ. 218/1997, η ΔΟΥ Γενικών Εσόδων Αθηνών μετονομάστηκε σε ΔΟΥ Κατοίκων Εξωτερικού.

10. Επί του άρθρου 39

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ορίζεται ότι, στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου εκπονεί Σχέδιο Στρατηγικής Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, το οποίο είναι πενταετές. Ακολούθως, στην παρ. 2, ορίζεται ότι: «Εντός του πρώτου έτους εφαρμογής του Σχεδίου Στρατηγικής, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου συντάσσει έκθεση, η οποία υποβάλλεται στον Πρωθυπουργό και στον Πρόεδρο της Βουλής και συζητείται σε ειδική συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου 79 του Συντάγματος και τον Κανονισμό της Βουλής και δημοσιεύεται σε ειδική έκδοση του Εθνικού Τυπογραφείου».

Η παραπεμπόμενη διάταξη της παρ. 8 του άρθρου 79 του Συντάγματος αναφέρεται στην έγκριση από την Ολομέλεια της Βουλής προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης [πρβλ. απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής 6877/4872 (Α΄ 128/2008) για την έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο θέτει μακροπρόθεσμους στόχους για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, και ρυθμίζει, μεταξύ άλλων, το πλαίσιο για τη διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών, των περιοχών άσκησης παραγωγικών δραστηριοτήτων και των ελεύθερων χώρων στις εκτός σχεδίου περιοχές]. Από τη γραμματική διατύπωση της ως άνω διάταξης φαίνεται ότι η συζήτηση στην Ολομέλεια της Βουλής, η έγκριση από την τελευταία καθώς και η δημοσίευση σε ειδική έκδοση του Εθνικού Τυπογραφείου αφορούν την έκθεση επί της εφαρμοσθείσας εντός του πρώτου έτους στρατηγικής, και όχι το πενταετές Σχέδιο Στρατηγικής. Στο πλαίσιο αυτό εγείρεται προβληματισμός ως προς το εάν θα έπρεπε να εγκριθεί, επιπροσθέτως, με την ίδια διαδικασία, πέρα από την έκθεση, το ίδιο το πε-

νταετές Σχέδιο Στρατηγικής (άρθρο 79 παρ. 8 Συντ.). Σε κάθε περίπτωση, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να διευκρινισθεί εάν θα γίνουν όμοιες εκθέσεις τα επόμενα τέσσερα έτη και εάν θα ακολουθηθεί και επί των εκθέσεων αυτών η ίδια διαδικασία. Εξ άλλου, σχετική ρύθμιση πρέπει να προβλέπεται στον Κανονισμό της Βουλής.

Περαιτέρω, στην παρ. 3 α) παρέχεται δυνατότητα να εισφερθεί, με σχετική απόφαση των οικείων Γενικών Συνελεύσεων, ως είδος, το σύνολο ή μέρος των μετοχών που κατέχει το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. στους Οργανισμούς Λιμένων α) Λαυρίου, Ελευσίνας και Ραφήνας, β) Καβάλας, Αλεξανδρούπολης και Βόλου, και γ) Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας, στους Οργανισμούς Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.), Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.) και Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ.), αντιστοίχως. Σημειώνεται ότι, δυνάμει της αποφ. ΔΕΑΑ 222/5.11.2012 (ΦΕΚ Β΄ 2996), στο Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. έχει μεταβιβασθεί το σύνολο (100%) των μετοχών των ανωτέρω υπό α), β) και γ) οργανισμών λιμένων, που λειτουργούν υπό μορφή ανώνυμης εταιρείας. Με την ολοκλήρωση των ως άνω διαδικασιών εισφοράς και αύξησης μετοχικού κεφαλαίου, κατόπιν έγκρισης Γενικής Συνέλευσης, για τις Ο.Λ.Π., Ο.Λ.Θ. και Ο.Λ.ΠΑ. ανώνυμες εταιρείες (άρθρο 41), αυτές καθίστανται «μητρικές» σε σχέση προς τις ανώνυμες εταιρείες των οποίων οι μετοχές εισφέρονται στα κεφάλαιά τους, οι οποίες καθίστανται «θυγατρικές». Κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται «Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα».

Στην Αιτιολογική Έκθεση επεξηγείται ότι «[η] δημιουργία των πιο πάνω δικτύων, τα οποία θα αποτελέσουν, από της συγκροτήσεώς τους, τη «ραχοκοκκαλιά» του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, σχετίζεται κατ' ουσία με τη διοικητική συνένωση των δώδεκα κεντρικών και μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, μέσω της ίδρυσης τεσσάρων «μητρικών εταιριών» των ΟΛΠ Α.Ε., ΟΛΘ Α.Ε., ΟΛΠΑ Α.Ε. και ΟΛΗ Α.Ε. και τη «θυγατροποίηση» των υπολοίπων, χωρίς να ιδρύονται νέες ανώνυμες εταιρίες (σελ. 14)». Πέραν αυτών, δεν περιγράφεται αναλυτικότερα, όπως θα έδει, ο τρόπος λειτουργίας του ανωτέρω σχήματος, το οποίο «δημιουργεί όλα τα θετικά αποτελέσματα μιας συγχώνευσης με απορρόφηση, χωρίς τα αρνητικά της κατάργησης των νομικών προσώπων των εταιριών που θα απορροφηθούν» (Αιτιολογική Έκθεση, σελ. 14).

Σκοπός των συνενώσεων των ανωτέρω είναι «η σημαντική βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της εκμετάλλευσης [σε επίπεδο ομίλου επιχειρήσεων], ο ορθολογικός προγραμματισμός των επενδύσεων, των συμπράξεων με ιδιωτικά κεφάλαια, καθώς και η αξιοποίηση του απασχολούμενου προσωπικού», η ενίσχυση της χρηματιστηριακής τους αξίας, «η επιτυχία όλων των στόχων που επιδιώκονται με τη μείωση των δημοσίων επιχειρήσεων και

την εξοικονόμηση χρόνου». Σχετικώς σημειώνεται ότι οι ανωτέρω εταιρείες είναι επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας που επιδιώκουν γενικότερο σκοπό κρατικού ενδιαφέροντος προς εξυπηρέτηση βασικών αναγκών του κοινωνικού συνόλου. Προς τον σκοπό αυτό οφείλουν να εξασφαλίζουν ισότιμη και καθολική πρόσβαση των μελών του κοινωνικού συνόλου στις υπηρεσίες (βλ. ν. 2688/1999, ν. 2932/2001, ΣτΕ [Ολ]1211, και Α. Καϊδατζή, Συνταγματικά όρια και δεσμεύσεις των ιδιωτικοποιήσεων, 2005, σελ. 144 επ., 203 επ.). Λόγω του, κατά τα ανωτέρω, δημοσίου σκοπού τους, «οι επιχειρήσεις αυτές θα πρέπει πάντοτε να λειτουργούν υπό την νομική εγγύηση και εποπτεία του Κράτους, ούτως ώστε να παρέχουν συνεχώς προς το κοινωνικό σύνολο καλής ποιότητας αγαθά και υπηρεσίες» (και ΣτΕ ΠΕ 158/1992, ΤοΣ 1992, σελ. 157 επ.). Στο ανωτέρω πλαίσιο, η παρ. 2 του άρθρου 40 του Νσχ εισάγει την υποχρέωση για την, από μέρους του ΤΑΙΠΕΔ, εκπόνηση μελέτης οικονομικών επιπτώσεων πριν από οποιαδήποτε απόφαση, η οποία δύναται να επιδράσει ουσιωδώς στη λειτουργία των μη εισηγμένων στο Χ.Α.Α. φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων ή να οδηγήσει σε μεταβολή της περιουσιακής τους κατάστασης. «Η συγκεκριμένη διάταξη στοχεύει στη διασφάλιση της αδιάλειπτης συνέχισης της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών προς τους Έλληνες πολίτες και εν γένει σε κάθε χρήστη των ελληνικών λιμένων, πρωτίστως δε των υπηρεσιών εκείνων που κρίνονται ζωτικής σημασίας τόσο για την οικονομική, εμπορική και κοινωνική ζωή της χώρας όσο και για τη διασύνδεση της νησιωτικής χώρας με την ηπειρωτική».

Εξ άλλου, συμφώνως προς το άρθρο 106 παρ. 2 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ε.Ε., «οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες των Συνθηκών ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Ένωσης». Στο πλαίσιο αυτό εμπίπτουν οι φορείς διαχείρισης λιμένων για τις οικονομικές τους δραστηριότητες, ανεξαρτήτως του εάν εκτελούν ταυτοχρόνως καθήκοντα δημόσιας υπηρεσίας, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικώς ή πραγματικώς την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. (ΔΕΚ Επιτροπή κατά Ολλανδίας, C-157/94, ΔΕΚ Επιτροπή κατά Γαλλίας, C-159/94, T-260/94). Ειδικώς ως προς τον ΟΛΠ, ο οποίος «έχει το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης του Λιμένος Πειραιώς και είναι ο μόνος φορέα παροχής υπηρεσιών

φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης των πάσης φύσεως φορτίων που διακινούνται με πλοία από τον Πειραιά», έχει κριθεί ότι «συνιστά δημόσια επιχείρηση κοινής ωφέλειας», η οποία οφείλει να λειτουργεί, «κατά την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών και τη σύναψη συμφωνιών, εντός του πλαισίου των εθνικών και κοινοτικών κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού, τηρώντας την αρχή της ίσης μεταχείρισης, άλλως την αρχή της αναλογικότητας στους χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών». Επίσης, έχει κριθεί ότι δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευμάτων και, επομένως, δεν τίθεται ζήτημα κατάχρησης της θέσης του (ΔΕΦΑΘ 3133/2010).

Δεδομένης, πάντως, της σημασίας των δικτύων θαλάσσιων μεταφορών και της ένταξής τους στα οικεία χωροταξικά σχέδια, θα ήταν, ενδεχομένως, χρήσιμο να διευκρινισθεί εάν οι προσχωρήσεις των λοιπών Λιμενικών Ταμείων, Δημοτικών και Κρατικών σε ένα από τα Κεντρικά Δίκτυα, ή η μεταξύ τους συγχώνευση σε Περιφερειακό Δίκτυο που προβλέπονται στην παρ. 3 β), όπως και η υπαγωγή λιμένων ή λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων που δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα άλλου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης στα Κεντρικά ή Περιφερειακά Δίκτυα ή σε Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία τα οποία προβλέπονται στην ίδια παράγραφο υπό στοιχεία γ) και δ) γίνονται αποκλειστικώς βάσει του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Συνενώσεων και με ποια κριτήρια (γεωγραφικά, οικονομικά κ.λπ.). Επίσης, στην ίδια παράγραφο υπό στοιχ. ε) δεν καθίσταται σαφής ο τρόπος με τον οποίο απορροφάται κρατικό λιμενικό ταμείο από δημοτικό, καθώς και αν ισχύει δυνατότητα απόκρουσης από το οικείο δημοτικό συμβούλιο της σχετικής εισήγησης του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ..

11. Επί του άρθρου 44

Με τις προτεινόμενες διατάξεις συνιστάται «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)» στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, εποπτευόμενη από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, με έδρα τον Πειραιά.

Κατά την παρ. 2.α) η «Ρ.Α.Λ. είναι αρμόδια ιδίως για την εποπτεία των εμπορικών λιμένων, ως προς την τήρηση των υποχρεώσεών τους στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας, την παρακολούθηση και τον έλεγχο της λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών, την εισήγηση μέτρων για την τήρηση και αποκατάσταση των αρχών ελεύθερου ανταγωνισμού, την εποπτεία της διαδικασίας χορήγησης αδειών σε παρόχους λιμενικών υπηρεσιών εμπορικού χαρακτήρα, ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς, τη διαμόρφωση κριτηρίων καταλληλότητας για τη διαδικασία αδειοδότησης, την έγκριση ή γνωμοδότηση επί

της μεθοδολογίας και του καθορισμού λιμενικών τελών υπέρ Δημοσίου, την υποχρεωτική γνωμοδότηση προς την αρμόδια αρχή για τη διαπίστωση παράβασης των κανόνων του εθνικού και κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, τη δυνατότητα παραγγελίας για κατά προτεραιότητα εξέταση παραβάσεων μείζονος σημασίας, την εκπροσώπηση στην εξέταση των οικείων υποθέσεων, τη γνωμοδότηση προς τους αρμόδιους κρατικούς φορείς για την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, την επιβολή κυρώσεων για την παραβίαση της κείμενης νομοθεσίας, την επίλυση διαφορών μεταξύ της εταιρίας παροχής πλοηγικών υπηρεσιών του άρθρου 49 του παρόντος και των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, τη γνωμοδότηση –κατόπιν σχετικού ερωτήματος– στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου επί ειδικών θεμάτων λιμένων ή θαλασσίων ενδομεταφορών, ως συνδεδεμένων με τη λειτουργία των λιμένων δραστηριοτήτων, την εισήγηση για τη βελτίωση του πλαισίου παροχής πλοηγικών υπηρεσιών, καθώς και τη συνεργασία με συναφείς φορείς άλλων κρατών μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή».

Συμφώνως προς την Αιτιολογική Έκθεση (σελ. 15-16), η ίδρυση της Ρ.Α.Λ. «υπαγορεύεται από την ανάγκη ύπαρξης ενός ευέλικτου και λειτουργικά ανεξάρτητου δημόσιου φορέα, ο οποίος θα αποτελεί την εποπτεύουσα αρχή της εφαρμογής της εθνικής λιμενικής πολιτικής, όπως αυτή αναπτύσσεται στο σύνθετο τοπίο που θα διαμορφωθεί μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων των λιμένων (...) Ο σκοπός, καταρχήν, του νομοθέτη είναι να αξιολογήσει κατά πόσο η θέσπιση αυτής της Υπηρεσίας με τις ανατιθέμενες σε αυτήν αρμοδιότητες μπορεί να προσλάβει στο μέλλον εντονότερα χαρακτηριστικά Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής».

Κατά το παρελθόν, με το άρθρο δωδέκατο του ν. 2932/2001 είχε ιδρυθεί η ανεξάρτητη αρχή «Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών» (Ρ.Α.Θ.Ε.), με αρμοδιότητες, κυρίως, την παρακολούθηση και τον έλεγχο της λειτουργίας της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών και την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των κανόνων του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού (άρθρο δέκατο τρίτο του ν. 2932/2001). Ο σχετικός ν. 2932/2001 στόχευσε στην παροχή των σχετικών υπηρεσιών υπό καθεστώς ανταγωνισμού και υπό τη ρυθμιστική ευθύνη της ανωτέρω αρχής. Ρυθμιστικές αρχές, η ίδρυση των οποίων συνοδεύει το άνοιγμα αγορών, έχουν αρμοδιότητα όχι μόνο ως προς την εφαρμογή συστήματος αδειών, με ό,τι αυτό συνεπάγεται (χορήγηση αδειών, έλεγχο της τήρησης των όρων τους και επιβολή κυρώσεων), αλλά και ως προς την εποπτεία, ευρύτερα, του οικείου τομέα, η οποία αφορά τόσο την εύρυθμη λειτουργία της σχετικής αγοράς όσο

και την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Μεταφορών αποτέλεσε έναν τέτοιο θεσμικό νεωτερισμό, ο οποίος προέκυψε από τις διαδικασίες απελευθέρωσης και ιδιωτικοποίησης του αντίστοιχου τομέα. Με το άρθρο 17 του ν. 3260/2004 η Π.Α.Θ.Ε. καταργήθηκε, και η Επιτροπή Ανταγωνισμού κατέστη αποκλειστικώς αρμόδια για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, συμφώνως προς τον ν. 703/1977 (βλ. Α. Καϊδατζή, ό. π., σελ. 172 και 225 επ.).

Υπό το φως των ανωτέρω, και δεδομένου ότι, συμφώνως προς την Αιτιολογική Έκθεση (σελ. 15-16), σκοπός της σύστασης της Π.Α.Λ. είναι η εποπτεία της εφαρμογής της εθνικής λιμενικής πολιτικής, όπως αυτή θα αναπτυχθεί μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων των συγχωνευόμενων λιμένων, δεν καθίσταται απολύτως σαφές εάν αποκλειστικός σκοπός της υπηρεσίας είναι η διαφύλαξη της λειτουργίας ελεύθερου ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, με συνέπεια, η Αρχή να καθίσταται αρμόδια επί όλων των θεμάτων ανταγωνισμού που τυχόν ανακύπτουν, αντικαθιστώντας την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ή έχει γενική αρμοδιότητα ως προς το σύνολο των ζητημάτων λειτουργίας των λιμένων. Τίθεται, δηλαδή, ζήτημα σαφέστερης οριοθέτησης αρμοδιοτήτων μεταξύ της Π.Α.Λ. και της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία, συμφώνως προς το άρθρο 14 παρ. 1 του ν. 3959/2011 (Α' 93), «Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων άλλων αρχών που ορίζονται με σχετική διάταξη νόμου, (...) είναι αρμόδια για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης». Από τη διατύπωση, μάλιστα, ορισμένων φράσεων στην παράγραφο 2, όπως «[η Αρχή είναι] αρμόδια ιδίως για την εποπτεία των εμπορικών λιμένων, ως προς την τήρηση των υποχρεώσεών τους στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας», «[για την] επιβολή κυρώσεων για την παραβίαση της κείμενης νομοθεσίας», δεν καθίσταται σαφές εάν η Αρχή καθίσταται αρμόδια ως προς την εφαρμογή του συνόλου της νομοθεσίας που διέπει τη λειτουργία των λιμένων. Για λόγους εφαρμογής αυτών των διατάξεων, σκόπιμο είναι να αποσαφηνισθούν τα ανωτέρω θέματα, ώστε να μην ανακύψουν ζητήματα σύγκρουσης αρμοδιοτήτων, γνωμοδοτικών ή και αποφασιστικών, με άλλα όργανα, αρμόδια επί θεμάτων όπως ανταγωνισμού, ασφάλειας, αστυνομίας ή προστασίας περιβάλλοντος στους λιμένες.

12. Επί του άρθρου 45

Το προτεινόμενο άρθρο 45 περί Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) τροποποιεί το άρθρο δέκατο ένατο του ν. 2932/2001 (Α' 145).

Στην νέα παράγραφο 4 του δέκατου ένατου άρθρου του ν. 2932/2001 περιγράφονται οι αρμοδιότητες της ανωτέρω επιτροπής, μεταξύ των οποίων [υπό στοιχ. ε)] περιλαμβάνεται η «έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα. Για τους λιμένες αρμοδιότητας των δημοτικών λιμενικών ταμείων, της ως άνω εγκρίσεως προηγείται η χορήγηση γνώμης του αρμόδιου δημοτικού συμβουλίου εντός δέκα (10) ημερών από την υποβολή σχετικού αιτήματος του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα. Η αρμοδιότητα αυτή ασκείται υποχρεωτικά για τους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος, προαιρετικά δε για τους λιμένες τοπικής σημασίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 του ν. 3450/2006 (Α' 64), όπως ισχύει. Δεν απαιτείται αξιολόγηση και έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, εφόσον, μετά την έγκρισή του, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α' του ν. 4014/2011 (Α' 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένος, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 47 του παρόντος».

Καταρχάς, κατά πάγια νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, «[μ]έρος του φυσικού περιβάλλοντος, και δη ευπαθές, είναι τα οικοσυστήματα των ακτών, τα οποία (...) τελούν υπό ιδιαίτερο καθεστώς ήπιας διαχείρισεως και αναπτύξεως, εναρμονιζόμενο προς την συνταγματικώς κατοχυρωμένη αρχή της βιώσιμης αναπτύξεως. Η συνταγματική προστασία των ακτών προϋποθέτει, προεχόντως, την κατάρτιση των οικείων χωροταξικών σχεδίων, στα οποία πρέπει να εντάσσονται, μεταξύ άλλων, και τα κατά την έννοια του άρθρου 55 του Β.Δ. της 14/19.1.1939 πάσης φύσεως λιμενικά έργα. Τα τελευταία (κρηπιδώματα, μώλοι, κυματοθραύστες κ.λπ.) συνιστούν ουσιώδεις τεχνικές παρεμβάσεις και αλλοιώσεις των παράκτιων οικοσυστημάτων» (ΣτΕ 4542/2009. Βλ. και ΣτΕ 3941/2008, 2266/2007, 1340/2007 κ.ά.). «Ο σχεδιασμός αυτός πρέπει, περαιτέρω, να στηρίζεται σε τεκμηριωμένη μελέτη,

στην οποία λαμβάνονται υπ' όψιν τόσο το δημόσιο συμφέρον, που δικαιολογεί την κατασκευή του λιμένος, όσο και οι αρχές προστασίας του παράκτιου και θαλάσσιου οικοσυστήματος, που επηρεάζεται από αυτόν, ώστε η κατασκευή του λιμένος να είναι συμβατή με την συνταγματική αρχή της αειφόρου αναπτύξεως. Δεν είναι, συνεπώς, νόμιμες οι πράξεις που αφορούν την κατασκευή νέου λιμένος, καθώς και την ουσιώδη επέκταση ή την μεταφορά σε άλλη θέση υφιστάμενου, όταν αυτές εκδίδονται αποσπασματικά, χωρίς να εντάσσονται στον κατά τα ανωτέρω σχεδιασμό» (ΣτΕ 2266/2007. Βλ. και ΣτΕ 2430/2010).

Εξ άλλου, συμφώνως προς την Οδηγία 2001/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27.6.2001 σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (ΕΕ L 197/21.7.2001, σελ. 30 επ.), όλα τα σχέδια και προγράμματα που εκπονούνται σε ορισμένους βασικούς τομείς (γεωργία, δασοπονία, αλιεία, ενέργεια, βιομηχανία, μεταφορές, διαχείριση αποβλήτων, διαχείριση υδάτινων πόρων, τηλεπικοινωνίες, τουρισμό, χωροταξία ή χρήση του εδάφους) και καθορίζουν το πλαίσιο μελλοντικών αδειών έργων τα οποία απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27.6.1985 για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, καθώς και όλα τα σχέδια και προγράμματα για τα οποία απαιτείται εκτίμηση βάσει της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21.5.1992 για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και πρέπει κατά κανόνα να υποβάλλονται σε συστηματική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Για την ορθή εφαρμογή των ρυθμίσεων της οδηγίας η Επιτροπή έχει εκδώσει Κατευθύνσεις («Καθοδήγηση»). Έτσι, επί παραδείγματι, η φράση «καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες» ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι το σχέδιο ή πρόγραμμα περιέχει κριτήρια ή όρους που δείχνουν τον τρόπο με τον οποίο η αδειοδοτούσα αρχή αποφασίζει σχετικά με ορισμένη αίτηση για άδεια. Αυτά τα κριτήρια μπορεί να θέτουν όρια στον τύπο δραστηριότητας ή ανάπτυξης που επιτρέπεται σε μία δεδομένη περιοχή ή να περιέχουν όρους οι οποίοι πρέπει να πληρούνται από τον αιτούντα προκειμένου να του χορηγηθεί άδεια ή να είναι σχεδιασμένα έτσι, ώστε να διατηρηθούν ορισμένα χαρακτηριστικά της υπόψη περιοχής.

Προγράμματα ή σχέδια, εξ άλλου, που καθορίζουν τη χρήση μικρών περιοχών σε τοπικό επίπεδο ή επιφέρουν ήσσονες τροποποιήσεις στα προαναφερόμενα σχέδια ή προγράμματα, υποβάλλονται σε εκτίμηση μόνον εφόσον τα κράτη μέλη αποφασίζουν ότι ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις

στο περιβάλλον. Το ίδιο ισχύει και για άλλα σχέδια και προγράμματα τα οποία καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και τα οποία ενδέχεται να μην έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (άρθρο 3 παρ. 3 και 4). Στις τελευταίες δύο περιπτώσεις, τα κράτη μέλη αποφασίζουν λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κριτήρια τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα II της Οδηγίας (βλ. υ.α. υπ' αριθμ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017, ΦΕΚ Β' 1225/5.9.2006), ιδίως τον βαθμό στον οποίο το σχέδιο ή πρόγραμμα θέτει πλαίσιο για έργα και άλλες δραστηριότητες, τον βαθμό στον οποίο το σχέδιο ή πρόγραμμα επηρεάζει άλλα σχέδια και προγράμματα, τη σημασία του σχεδίου ή του προγράμματος για την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών ζητημάτων, κυρίως με σκοπό την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης, τα περιβαλλοντικά προβλήματα που συνδέονται με το εν λόγω σχέδιο ή πρόγραμμα κ.λπ.. Στο πλαίσιο των ανωτέρω κατευθύνσεων, η Επιτροπή έχει προτείνει, μεταξύ άλλων, ως κριτήριο εφαρμογής της Οδηγίας 2001/42/EK, την έκταση των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που ενδέχεται να έχει η εν λόγω δραστηριότητα. Υπό την ανωτέρω έννοια, η έκταση επί της οποίας πραγματοποιούμενα έργα υπόκεινται σε όρους προβλεπόμενους από ορισμένο σχέδιο ή πρόγραμμα θεωρείται μεν σημαντική, καίριο, όμως, κριτήριο για την εφαρμογή της Οδηγίας 2001/42/EK δεν είναι το μέγεθος της καλυπτόμενης περιοχής, αλλά το αν το συγκεκριμένο σχέδιο ή πρόγραμμα ενδέχεται να έχει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις επί της εν λόγω περιοχής. Πολλά έργα μπορεί να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον λόγω της φύσης ή της τοποθεσίας τους.

Περαιτέρω, η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση (ΣΠΕ), η οποία διεξάγεται βάσει της Οδηγίας 2001/42, δεν θίγει καμία απαίτηση της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ περί εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) ούτε άλλη απαίτηση του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα κράτη μέλη, όμως, μπορούν να θεσπίζουν συντονισμένες ή κοινές διαδικασίες οι οποίες πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας όσον αφορά σχέδια και προγράμματα για τα οποία η υποχρέωση διεξαγωγής εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων απορρέει ταυτοχρόνως από την Οδηγία 2001/42/EK ή άλλες διατάξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να αποφεύγεται η επανάληψη των εκτιμήσεων (άρθρο 11 της Οδηγίας 2001/42/EK).

Κατά την Επιτροπή, οι Οδηγίες 2001/42/EK και 85/337/ΕΟΚ «κανονικά δεν αλληλοεπικαλύπτονται καθώς η οδηγία 2001/42/EK έχει εφαρμογή σε σχέδια και προγράμματα ενώ η οδηγία ΕΠΕ έχει εφαρμογή σε έργα (projects). Επικαλύψεις μπορεί να υπάρξουν όταν σχέδια ή προγράμματα προβλέπουν

διάφορα έργα στα οποία έχει εφαρμογή η οδηγία ΕΠΕ (ένα παράδειγμα μπορεί να είναι σχέδια μεταφορών). Στις περιπτώσεις αυτές, η εφαρμογή θα πρέπει να είναι σωρευτική ... Στις περιπτώσεις αυτές, για την αποφυγή επανάληψης εκτιμήσεως, μπορεί να είναι επιθυμητή η πρόβλεψη μιας συντονισμένης διαδικασίας που να καλύπτει τις πτυχές τόσο της ΕΠΕ όσο και της ΣΠΕ. Οι βασικές απαιτήσεις των οδηγιών ΕΠΕ και ΣΠΕ είναι παρόμοιες, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα ενός έργου, αφενός, και ενός σχεδίου ή προγράμματος αφετέρου. Σε σύγκριση με την οδηγία ΣΠΕ, η οδηγία ΕΠΕ δεν απαιτεί τη διενέργεια διαβουλεύσεων με άλλες αρχές όταν υπάρχει εξέταση κατά περίπτωση (άρθρο 4 παράγραφος 2), έχει διαφορετικές απαιτήσεις για την κοινοποίηση αποφάσεων για διαλογή, ενώ δεν έχει καμία απαίτηση περί ποιότητας ή παρακολούθησης». [«Εφαρμογή της Οδηγίας 2001/42 σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων»/ «Commission's Guidance on the implementation of Directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment»), σε <http://ec.europa.eu/environment/eia/sea-support.htm>].

Εξ άλλου, κατά πρόσφατη εκτίμηση της Επιτροπής, «τα όρια μεταξύ σχεδίου, προγράμματος και έργου δεν είναι πάντοτε σαφή και, ως εκ τούτου, υπάρχει το ενδεχόμενο αμφισημίας ως προς το κατά το πόσον το «υποκείμενο» της εκτίμησης πληροί τα κριτήρια της οδηγίας ΕΠΕ ή της οδηγίας ΣΠΕ ή και των δύο». (Εκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της Οδηγίας για τη στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Οδηγία 2001/42/ΕΚ) / COM/2009/0469 τελικό/4.1.].

Κατά το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, «(...) το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 2001/42 έχει την έννοια ότι η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται βάσει της οδηγίας 85/337 δεν απαλλάσσει από την υποχρέωση διεξαγωγής τέτοιας εκτιμήσεως βάσει της οδηγίας 2001/42 (...) [και] εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει εάν η εκτίμηση που διεξήχθη βάσει της οδηγίας 85/337 μπορεί να εκληφθεί ως αποτέλεσμα μιας συντονισμένης ή κοινής διαδικασίας και εάν συνάδει ήδη με όλες τις απαιτήσεις της οδηγίας 2001/42. Εάν συντρέχει τέτοια περίπτωση, δεν υφίσταται πλέον υποχρέωση διεξαγωγής νέας εκτιμήσεως βάσει της οδηγίας 2001/42» [Απόφαση του Δικαστηρίου, της 22.9.2011, στην υπόθεση C-295/10, με αντικείμενο αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Vyriausiasis ad-

ministracinis teismas (Λιθουανία)].

Υπό το φως των ανωτέρω, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να μην αποκλείεται εκ προοιμίου η εκπόνηση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) στις περιπτώσεις στις οποίες το σχέδιο ή πρόγραμμα εκπονείται στον τομέα των μεταφορών και καθορίζει το πλαίσιο μελλοντικών αδειών έργων που απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ –οπότε υποχρεωτικώς εκπονείται ΣΜΠΕ– ή καθορίζει τη χρήση μικρών περιοχών σε τοπικό επίπεδο ή το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες άλλων έργων τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, αλλά να καθίσταται αρμόδια η Διοίκηση να κρίνει κατά περίπτωση εάν αρκεί η υποβολή ΜΠΕ ή συντρέχουν οι προϋποθέσεις εκπόνησης ΣΜΠΕ ή η εφαρμογή και των δύο πρέπει να είναι σωρευτική.

Τέλος, στην παρ. 8 ορίζεται ότι για την παροχή άδειας για εκτέλεση λιμενικού έργου (η οποία θα γίνεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου), η γνωμοδότηση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) υποκαθιστά το σύνολο των γνωμοδοτήσεων των υπηρεσιών που έχουν αρμοδιότητα δυνάμει της παρ. 2 του άρθρου 14 του ν. 1971/2001 και άρθρων 3 και 4 του ν. 4014/2011. Ως προς τη γνωμοδοτική αυτή αρμοδιότητα σημειώνεται ότι, ενώ υπό το ισχύον καθεστώς της έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ή του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων απαιτείται η παροχή επιμέρους γνωμοδοτήσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες, υπό το προτεινόμενο, θα εκδίδεται μία γνωμοδότηση, προφανώς, κατά πλειοψηφία, που θα καταλαμβάνει όλες τις επί μέρους. Δεδομένου, όμως, ότι στις προτεινόμενες διατάξεις δεν περιγράφεται αναλυτικώς ο τρόπος λειτουργίας της ανωτέρω επιτροπής, ενδέχεται να ανακύψουν ζητήματα εφαρμογής των σχετικών διατάξεων. Επίσης, δεν καθίσταται σαφές εάν η συμμετοχή εκπροσώπου του ΥΠΕΚΑ στην Ε.Σ.Α.Λ. αντικαθιστά το σύνολο των γνωμοδοτήσεων εντός του ΥΠΕΚΑ που απαιτεί η νομοθεσία για την περιβαλλοντική αδειοδότηση των έργων και δραστηριοτήτων της υποκατηγορίας Α1 του άρθρου 1.

13. Επί του άρθρου 49 παρ. 4α

Συμφώνως προς την παρ. 4α του άρθρου 49 του Νσχ, η εταιρεία παροχής πλοηγικών υπηρεσιών που θα διαδεχθεί τη Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας «στελεχώνεται από το σύνολο του ναυτικού προσωπικού που υπηρετεί, σε εκείνο το χρονικό σημείο, στην αρμόδια Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Ε-

πενδύσεων, το οποίο θεωρείται ότι έχει την αναγκαία πιστοποίηση για την παροχή των πλοηγικών υπηρεσιών. Εάν κάποιος στέλεχος του ναυτικού προσωπικού, όπως ορίζεται ανωτέρω, δεν επιθυμεί την πρόσληψή του από την εταιρία, τίθεται σε διαθεσιμότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4093/2012 (Α' 222)».

Στην πράξη, δηλαδή, η Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας καταργείται και το προσωπικό που υπηρετεί σε αυτή μεταφέρεται, εφόσον το επιθυμεί, στην ανώνυμη εταιρία που ιδρύεται με το ίδιο αντικείμενο, κατά τους όρους του άρθρου 49 του Νσχ. Η μεταφορά του προσωπικού φαίνεται να γίνεται με σχέση ιδιωτικού δικαίου, εφόσον καταργείται η οργανική τους θέση και, στην ουσία, επαναπροσλαμβάνεται στον νέο φορέα που είναι ιδιωτικού δικαίου, εποπτευόμενο από την αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων.

Η ανωτέρω διατύπωση εγείρει το ερώτημα τι γίνεται, εάν θεωρηθεί ότι ορισμένα στελέχη της Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας δεν έχουν την αναγκαία πιστοποίηση για την παροχή πλοηγικών υπηρεσιών στη νέα εταιρία: τίθενται σε διαθεσιμότητα, μεταφέρονται στην ανώνυμη εταιρία ή μεταφέρονται σε άλλη υπηρεσία του Υπουργείου;

14. Επί του άρθρου 56

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται ότι, για την ενίσχυση της αποστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων, είναι δυνατή η χρηματοδότηση ή η εν γένει ενίσχυσή του, συνιστάμενη σε «δωρεά είδους ή δωρεάν παροχή υπηρεσιών, από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, χωρίς οποιοδήποτε, άμεσο ή έμμεσο, αντάλλαγμα ή αντιστάθμισμα». Περαιτέρω, ορίζεται ότι οι ανωτέρω δωρεές προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου απαλλάσσονται από τον φόρο δωρεάς. Παρατηρείται, εν προκειμένω, ότι η απαλλακτική από τον φόρο δωρεάς διάταξη στερείται αντικειμένου, δεδομένου ότι αντίστοιχη απαλλαγή θεσπίζεται από το άρθρο 43 ενότ. Γ' περ. α' σε συνδυασμό με το άρθρο 25 παρ. 1 περ. α' του Κώδικα Διατάξεων Φορολογίας Κληρονομιών, Δωρεών, Γονικών Παροχών, Προϊ-

κών και Κερδών από Τυχερά Παίγνια, ο οποίος κυρώθηκε με τον ν. 2961/2001.

Αθήνα, 15 Απριλίου 2013

Οι εισηγητές
Αθηνά Κοντογιάννη
Επιστημονική Συνεργάτις
Γεωργία Μακροπούλου
Γεώργιος Φωτόπουλος
Ειδικοί Επιστημονικοί Συνεργάτες

Ο Προϊστάμενος του Τμήματος
Μελετών Οικονομίας, Περιβάλλοντος και Τεχνολογίας
Κώστας Παπαδημητρίου
Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών
(Για την παρατήρηση επί του άρθρου 19 παρ. 1)

Ο Προϊστάμενος του Β' Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Στέφανος Κουτσομπίνας
Επ. Καθηγητής της Νομικής Σχολής
του Πανεπιστημίου Θράκης

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

