



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Ενίσχυση λειτουργίας Οργανισμών Λιμένων και λοιπές διατάξεις»

I. Γενικές παρατηρήσεις

A. Το φερόμενο προς συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως διαμορφώθηκε μετά την επεξεργασία του από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, αποτελείται από δεκαεννέα (19) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου, που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος των διατάξεων του νόμου και από τρία (3) Παραρτήματα, τα οποία περιέχουν τα τοπογραφικά διαγράμματα των ζωνών λιμένα Πάχης Μεγάρων και λιμένα Μυτιλήνης.

Σύμφωνα με την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο, με τις ρυθμίσεις του επιδιώκεται, μεταξύ άλλων, «[η] δημιουργία ενός σύγχρονου, αποτελεσματικού, οικονομικά βιώσιμου και ανταγωνιστικού πλαισίου λειτουργίας των ελληνικών λιμένων [,] [η] προσέλκυση επενδύσεων και η επιτάχυνση της υλοποίησης έργων για την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών [,] [η] ενίσχυση της αναπτυξιακής δυναμικής και της διεθνούς ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων [,] [η] βελτίωση της ποιότητας, της αποδοτικότητας και της ασφάλειας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών (...)» (βλ. Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, σελ. 11).

Ειδικότερα, το Μέρος Α΄ (άρθρα 1 και 2), υπό τον τίτλο «Γενικές διατάξεις», ορίζει τον σκοπό και το αντικείμενο του νομοσχεδίου (άρθρα 1 και 2, αντίστοιχα).

Το Μέρος Β΄ (άρθρα 3 έως 10), υπό τον τίτλο «Ρυθμίσεις θεμάτων [των] Οργανισμών Λιμένων», αποτελείται από δύο (2) Κεφάλαια (Α΄ και Β΄).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 3 έως 9), υπό τον τίτλο «Ενίσχυση [των] αρμοδιοτήτων [των] οργάνων διοίκησης [των] Οργανισμών Λιμένων», ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι η τιμολογιακή πολιτική των Οργανισμών Λιμένων με την εταιρική μορφή της ανώνυμης εταιρείας (εφεξής, «Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε.»), που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων, καθορίζεται από το διοικητικό τους συμβούλιο, με εξαίρεση ορισμένα τέλη ελλιμενισμού και λιμενικών υποδομών, για τα οποία απαιτείται κοινή υπουργική απόφαση, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα, ενώ, αν από την αναπροσαρμογή των τελών προκύπτει μείωση εσόδων σε σχέση με τον προϋπολογισμό του οικείου Οργανισμού, απαιτείται απόφαση της γενικής συνέλευσης (άρθρο 3). Ρυθμίζονται, εξ άλλου, ζητήματα σχετικά με την κάλυψη των δαπανών της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. (Ε.Ε.ΣΥ.Π.) για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της ως αρχής σχεδιασμού λιμένων, καθώς και ζητήματα σχετικά με την καταβολή σε αυτή ποσών για την κάλυψη των λειτουργικών της δαπανών, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 4). Επίσης, προβλέπεται η δυνατότητα χρηματοδότησης, από τον ειδικό λογαριασμό της παρ. 14 του άρθρου 2 του ν. 3986/2011, μελετών και έργων που αφορούν τον λιμένα Σούδας Χανίων, ορίζεται η Ε.Ε.ΣΥ.Π. ως αρχή σχεδιασμού για αυτόν τον λιμένα και ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τη σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ της Ε.Ε.ΣΥ.Π. και του ν.π.δ.δ. «Λιμενικό Ταμείο Χανίων» (άρθρο 5). Περαιτέρω, καθορίζονται εκ νέου τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του λιμένα Πάχης Μεγάρων, ο οποίος χαρακτηρίζεται ως λιμένας τοπικής σημασίας, με φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης την εταιρεία «Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε.» (άρθρο 6), όπως, επίσης, ορίζεται ότι «εντός της καθορισμένης ζώνης [του] λιμένα Ρόδου επιτρέπεται να υφίστανται τμήματα» ιδιοκτησίας του Δήμου Ρόδου, τα οποία δύναται να περιλαμβάνονται στο «Αναπτυξιακό πρόγραμμα και Μελέτη διαχείρισης» (Master [] Plan) του εν λόγω λιμένα. Επισημαίνεται ότι, ως προς τα τμήματα αυτά δεν εφαρμόζεται η παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 2971/2001 (Α΄ 285) και ότι αυτά δύναται να συμπεριλαμβάνονται σε παραχωρήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες του ν. 3986/2011 (Α΄ 152), εφόσον έχουν περιληφθεί σε απόφαση που εκδίδεται σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 2 του αυτού νόμου (άρθρο 7). Καθορίζεται εκ νέου η ζώνη του λιμένα Μυτιλήνης, ο οποίος ορίζεται ως λιμένας διεθνούς ενδιαφέροντος με φορέα διαχείρισης το ν.π.δ.δ. «Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου» και προβλέπεται η καταβολή ετήσιου ανταλλάγματος χρήσης στην «Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου Ανώνυμη Εταιρεία» (Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε.) για τμήμα ακινήτου της που εντάσσεται στη χερσαία ζώνη (άρθρο 8), ενώ ορίζεται ότι οι υποπαραχωρησιούχοι συμβάσεων υποπαραχώρησης του ν. 4597/2019 υποχρεούνται να α-

σφαλίζουν «(...) τον πάγιο εξοπλισμό που κατέχουν και διαχειρίζονται, έστω και αν δεν τους έχει μεταβιβαστεί κατά κυριότητα» (άρθρο 9).

Το Κεφάλαιο Β' (άρθρο 10), υπό τον τίτλο «Τελικές διατάξεις», ορίζει ότι το άρθρο 82 του ν. 5042/2023 δεν εφαρμόζεται στους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. της παρ. 1 του άρθρου 3 του νομοσχεδίου, και προβλέπει τη διατήρηση ευνοϊκότερων ρυθμίσεων συμβάσεων παραχώρησης και υποπαραχώρησης, καθώς και ειδικών ρυθμίσεων περί λιμενικών τελών, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα.

Το Μέρος Γ' (άρθρα 11 έως 18), υπό τον τίτλο «Λοιπές διατάξεις», ρυθμίζει ζητήματα σχετικά με τη διαδικασία καταβολής των δαπανών και οφειλών που απορρέουν από τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Υπηρεσία Περιπολίας κατά των Πάγων του Βόρειου Ατλαντικού (άρθρο 11), καθώς και ζητήματα που αφορούν την εγγραφή και διάθεση των εσόδων από το Τέλος Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής, σύμφωνα με το Δίκαιο Άλλης Χώρας (Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ.), για την αντιμετώπιση των λειτουργικών δαπανών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) (άρθρο 12), και την εγγραφή και διάθεση των εσόδων από το ηλεκτρονικό παράβολο των χιλίων (1.000) ευρώ που προκαταβάλλεται σε περίπτωση κατά την οποία παραλείπεται η υποχρέωση σύγκλησης της γενικής συνέλευσης της ναυτιλιακής εταιρείας πλοίων αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) (άρθρο 13). Περαιτέρω, προβλέπεται η εγγραφή μέρους των εσόδων από τα ηλεκτρονικά παράβολα που καταβάλλονται για τις καταχωρίσεις στο Μητρώο των Ν.Ε.Π.Α. υπό μορφή πιστώσεων στον ειδικό φορέα της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και ορίζεται ότι η διάθεσή τους γίνεται «αποκλειστικά για την αντιμετώπιση των λειτουργικών [της] δαπανών», κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 14). Επίσης, επεκτείνει την υγειονομική περίθαλψη του προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στους δόκιμους των παραγωγικών σχολών του, υπό την προϋπόθεση παρακράτησης ασφαλιστικών εισφορών υπέρ κλάδου υγείας (άρθρο 15), και παρέχει, ιδίως, τη δυνατότητα ασφάλισης σε ιδιώτη πάροχο για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που υπηρετούν σε έδρες Ναυτιλιακών Ακολουθών σε χώρες εκτός της ΕΕ, καθώς και των εξαρτώμενων συνοικούντων μελών της οικογένειάς τους, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 16). Τροποποιείται, ακόμη, το άρθρο 301 του ν. 5020/2023 (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου - ΚΙΝΔ), κατά τρόπον ώστε να διευρύνεται η αρμοδιότητα της Υγειονομικής Επιτροπής του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., και ρυθμίζονται ζητήματα συγκρότησης και λειτουργίας της εν λόγω επιτροπής (άρθρο 17). Επίσης, τροποποιείται το άρθρο 773 του Κώδικα Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ν. 5314/2026), με ισχύ από την 29η.6.2026, ως προς τις καταργούμενες διατάξεις των ν. 4674/2020 και 4257/2014 (άρθρο 18).

Το Μέρος Δ' (άρθρο 19), υπό τον τίτλο «Έναρξη ισχύος», ορίζει την έναρξη ισχύος του νόμου.

Β. Όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παρ. 2 στοιχ. ζ' της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), στον τομέα των μεταφορών η Ένωση έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη. Τα άρθρα 90 επ. της ΣΛΕΕ θεσπίζουν τις διατάξεις που διέπουν την κοινή πολιτική μεταφορών (βλ. Α. Δ. Πλιάκο, Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Τόμος 2, Ουσιαστικό Δίκαιο, 3η έκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, 2026, σελ. 339), ενώ, ειδικά ως προς τις θαλάσσιες μεταφορές, το άρθρο 100 παρ. 2 της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δύνανται να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις (βλ. Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΕΕ αριθ. C 326 της 26.10.2012, σελ. 1-390).

Η πολιτική της Ένωσης για τους λιμένες έχει διαμορφωθεί σταδιακά, σε συνάρτηση με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (βλ. M. Finger, J. Montero και E. Petrozziello, *Setting the scene: the evolution of EU transport regulation*, σε *Challenges in Transport Regulation in Europe and Beyond*, Edward Elgar Publishing, 2025, σ. 1-19, <https://doi.org/10.4337/9781035369164>). Στο πλαίσιο αυτό, η ενωσιακή πολιτική για τους λιμένες επικεντρώθηκε, ήδη με την Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής της 10ης Δεκεμβρίου 1997 σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές ("Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure", COM(97) 678 τελικό), σε ζητήματα που αφορούν, μεταξύ άλλων, τη χρηματοδότηση και την τιμολόγηση των λιμενικών υποδομών, την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, την πρόσβαση στην αγορά και την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον λιμενικό τομέα.

Κεντρική θέση στο ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία των λιμένων κατέχει ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1-18), στο πεδίο εφαρμογής του οποίου υπάγονται οι θαλάσσιοι λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ενώ οι ρυθμίσεις του αφορούν, μεταξύ άλλων, την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, τη χρηματοοικονομική διαφάνεια, τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και τα τέλη λιμενικής υποδομής (βλ., ιδίως, άρθρα 3-9 και 11-13 του Κανονισμού).

Περαιτέρω, ως προς τη χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών, ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1084 της Επιτροπής, της 14ης Ιουνίου 2017 (ΕΕ L 156 της 20.6.2017, σ. 1), τροποποίησε τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 (ΕΕ L 187 της 26.6.2017, σ. 1-18), διευρύνοντας το πεδίο εφαρμογής του, ώστε ορι-

σμένες κρατικές ενισχύσεις για λιμενικές υποδομές, υπό τις ειδικότερα οριζόμενες προϋποθέσεις, να μην υπόκεινται στην υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης στην Επιτροπή.

Σημαντική, επίσης, παράμετρο του ενωσιακού κανονιστικού πλαισίου που αφορά τη λειτουργία και την ανάπτυξη των λιμένων αποτελούν οι κανόνες για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης. Επισημαίνεται, συναφώς, η Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1-64) (βλ. ν. 4413/2016), η οποία θεσπίζει το γενικό πλαίσιο για την ανάθεση των συμβάσεων αυτών, σύμφωνα, μεταξύ άλλων, με τις αρχές της ίσης μεταχείρισης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της διαφάνειας.

Ρυθμίσεις που εντάσσουν τη λειτουργία και την ανάπτυξη των λιμένων στο ευρύτερο ενωσιακό πλαίσιο για την ενεργειακή μετάβαση, ιδίως ως προς την ανάπτυξη των αναγκαίων λιμενικών υποδομών και τη χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας στις θαλάσσιες μεταφορές, περιλαμβάνονται, επίσης, στον Κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1-47), καθώς και στον Κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 234, σ. 48-100).

Η πολιτική της Ένωσης για τους λιμένες εντάσσεται, πλέον, σε ευρύτερο στρατηγικό πλαίσιο, το οποίο συνδέει τη λειτουργία και την ανάπτυξή τους με την ανταγωνιστικότητα, την ενεργειακή μετάβαση, την ασφάλεια και την ανθεκτικότητα, καθώς και την προσέλκυση επενδύσεων. Η σύγχρονη αυτή κατεύθυνση της ενωσιακής πολιτικής αποτυπώνεται στη Στρατηγική της ΕΕ για τους Λιμένες, την οποία υιοθέτησε η Επιτροπή τον Μάρτιο του 2026, θέτοντας συγκεκριμένες προτεραιότητες και δράσεις για την ανταγωνιστικότητα, την ενεργειακή μετάβαση, την ασφάλεια και την ανθεκτικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων, καθώς και για τη διευκόλυνση της πρόσβασής τους σε χρηματοδότηση και επενδύσεις (βλ. European Commission, EU ports and industrial maritime strategies, 4.3.2026, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-ports-and-industrial-maritime-strategies_en aspects, Briefing, 18.6.2026, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2026/789350/EPRS_BRI\(2026\)789350_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2026/789350/EPRS_BRI(2026)789350_EN.pdf)).

II. Παρατηρήσεις επί του τίτλου του νομοσχεδίου, του Πίνακα Περιεχομένων, των τίτλων των Μερών, των Κεφαλαίων και των άρθρων του νομοσχεδίου

α. Ο τίτλος του νομοσχεδίου θα μπορούσε να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Ενίσχυση της λειτουργίας των Οργανισμών Λιμένων και λοιπές διατάξεις».

β. Στον Πίνακα Περιεχομένων του νομοσχεδίου πρέπει να προστεθεί αναφορά στα Παραρτήματα Α΄, Β΄ και Γ΄, στα οποία παραπέμπουν τα άρθρα 6 και 8.

γ. Στον τίτλο του Μέρους Β΄ («Ρυθμίσεις θεμάτων Οργανισμών Λιμένων») πρέπει, πριν από τη λέξη «Οργανισμών», να τεθεί το οριστικό άρθρο «των».

δ. Στον τίτλο του Κεφαλαίου Α΄ του Μέρους Β΄ («Ενίσχυση αρμοδιοτήτων οργάνων διοίκησης Οργανισμών Λιμένων») πρέπει, πριν από τη λέξη «αρμοδιοτήτων», να τεθεί το οριστικό άρθρο «των», και πριν από τις λέξεις «οργάνων» και «Οργανισμών», να τεθεί το οριστικό άρθρο «των».

ε. Στον τίτλο των άρθρων 12 έως και 18 του νομοσχεδίου πρέπει, πριν από τη μνεία του υπό τροποποίηση νόμου και, ειδικά ως προς τα άρθρα 17 και 18, πριν από τη μνεία του υπό τροποποίηση κώδικα, να τεθεί το οριστικό άρθρο «του», και, πριν από τη μνεία του υπό τροποποίηση άρθρου ή της υπό τροποποίηση παραγράφου, να τεθούν τα οριστικά άρθρα «του» και «της», αντίστοιχα.

στ. Στα διαγράμματα που παρατίθενται στο τέλος του νομοσχεδίου πρέπει να προστεθούν οι αντίστοιχοι τίτλοι των Παραρτημάτων Α΄, Β΄ και Γ΄.

III. Παρατηρήσεις επί των άρθρων

1. Επί του άρθρου 3 παρ. 2

Σύμφωνα με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, η τιμολογιακή πολιτική των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. που έχουν συσταθεί δυνάμει του άρθρου εικοστού πρώτου του ν. 2932/2001 και περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων των ν. 3985/2011 και 3986/2011 «καθορίζεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του οικείου Οργανισμού Λιμένος Α.Ε.» (άρθρο 3 παρ. 1 του νομοσχεδίου). Προβλέπεται, επίσης, κατά παρέκκλιση της παρ. 1, η έγκριση, «με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών», των τελών ελλιμενισμού και λιμενικών υποδομών που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών Επιβατηγών - Οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοίων, καθώς και των τελών για λιμενικές υπηρεσίες και δραστηριότητες ως προς τις οποίες δεν υφίσταται ενδολιμενικός ή διαλιμενικός ανταγωνισμός, «εφόσον η προτεινόμενη αύξησή τους υπερβαί-

νει το τρία τοις εκατό (3%) σε σχέση με το προ της αύξησης ύψος των τελών» (άρθρο 3 παρ. 2 του νομοσχεδίου).

α. Σύμφωνα με την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο, με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκεται η ενίσχυση της λειτουργικής ευελιξίας και της οικονομικής βιωσιμότητας των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., καθώς και η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού, ενώ, παράλληλα, προβλέπεται «ειδικός έλεγχος για τα τέλη που αφορούν την ακτοπλοΐα και υπηρεσίες χωρίς επαρκή ανταγωνισμό (...)» (βλ. Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, σελ. 4).

Επισημαίνεται, συναφώς, ότι ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, «για τη θέσπιση πλαισίου για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων» (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1-18), θέτει κανόνες για τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και τα τέλη λιμενικών υποδομών, ιδίως ως προς τη διαφάνεια και την αντικειμενικότητα του καθορισμού τους και την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού (άρθρα 12 και 13).

Παρατηρείται, εν προκειμένω, ότι, μολονότι η έλλειψη «ενδολιμενικού ή διαλιμενικού ανταγωνισμού» αποτελεί, σύμφωνα με την προτεινόμενη ρύθμιση, το κριτήριο για την υπαγωγή των τελών για τις λιμενικές υπηρεσίες και δραστηριότητες της περ. β' στον ανωτέρω ειδικό έλεγχο, δεν προσδιορίζονται τα κριτήρια βάσει των οποίων διαπιστώνεται η έλλειψη του εν λόγω ανταγωνισμού, ούτε η διαδικασία που ακολουθείται για τη σχετική διαπίστωση ούτε το αρμόδιο προς τούτο όργανο. Δεδομένου ότι από τη διαπίστωση της έλλειψης ενδολιμενικού ή διαλιμενικού ανταγωνισμού εξαρτάται η υπαγωγή των οικείων τελών στη διαδικασία προηγούμενης υπουργικής έγκρισης, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να προσδιορισθούν τα κριτήρια βάσει των οποίων διαπιστώνεται η έλλειψη ανταγωνισμού, η διαδικασία που ακολουθείται για τη διαπίστωσή της και το αρμόδιο για τη σχετική κρίση όργανο.

β. Περαιτέρω, από τη διατύπωση της παρ. 2 δεν καθίσταται σαφές αν η προϋπόθεση της αύξησης των τελών σε ποσοστό άνω του τρία τοις εκατό (3%), για την έκδοση της προβλεπόμενης κοινής υπουργικής απόφασης, εφαρμόζεται και στις δύο κατηγορίες τελών (τέλη της περ. α' για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και τέλη της περ. β' για υπηρεσίες και δραστηριότητες, χωρίς ενδολιμενικό ή διαλιμενικό ανταγωνισμό) ή μόνο στα τέλη της περ. β'.

Για λόγους σαφήνειας και ορθής εφαρμογής της διάταξης, θα ήταν, ενδεχομένως, ενδεδειγμένο να διευκρινισθεί αν η προϋπόθεση της υπέρβασης του ποσοστού τρία τοις εκατό (3%) καταλαμβάνει και τις δύο ανωτέρω κατηγορίες τελών (περ. α' και β') ή αποκλειστικά τα τέλη της περ. β'.

2. Επί του άρθρου 5

α. Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται ότι η εκπόνηση μελετών και η εκτέλεση έργων στον λιμένα Σούδας Χανίων, στο πλαίσιο εγκεκριμένου Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan), δύναται να χρηματοδοτούνται από τον ειδικό λογαριασμό της παρ. 14 του άρθρου 2 του ν. 3986/2011, σύμφωνα με την περ. ε' της παρ. 1 του άρθρου 1 και το άρθρο 5Ε του ίδιου νόμου (άρθρο 5 παρ. 1 του νομοσχεδίου). Περαιτέρω, προβλέπεται ότι, εφόσον οι εν λόγω μελέτες και τα έργα έχουν εγκριθεί από την Κυβερνητική Επιτροπή Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας, δεν απαιτείται η ένταξή τους στο επιχειρησιακό πρόγραμμα της ανώνυμης εταιρείας «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.» (Ε.Ε.ΣΥ.Π.), σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 5Ε του ν. 3986/2011 (άρθρο 5 παρ. 2 του νομοσχεδίου).

Επισημαίνεται, συναφώς, ότι η προβλεπόμενη χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών δύναται να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων του ενωσιακού δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής τους. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 107 παρ. 1 της ΣΛΕΕ (ΕΕ C 115 της 9.5.2008, σ. 91-92), για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης απαιτείται να συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις: η ενίσχυση να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους, να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής, να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, και να επηρεάζει τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές. Ειδικά ως προς τις λιμενικές υποδομές, παρατηρείται ότι, σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης κατά το άρθρο 107 παρ. 1 της ΣΛΕΕ (2016/C 262/01, «Κεφάλαιο 7.2.3, παρ. 215, σελ. 47· βλ., επίσης, απόφαση της Επιτροπής της 27ης Μαρτίου 2014, SA.38302 -Ιταλία - Λιμένας του Σαλέρνο· απόφαση της Επιτροπής της 22ας Φεβρουαρίου 2012, SA.30742 (N/2010) - Λιθουανία - Κατασκευή υποδομών για τον τερματικό σταθμό επιβατικών και φορτηγών σκαφών στο Klaipeda, ΕΕ C 121 της 26.4.2012, σ. 1· απόφαση της Επιτροπής της 2ας Ιουλίου 2013, SA.35418 (2012/N) - Ελλάδα - Επέκταση του λιμένα του Πειραιά, ΕΕ C 256 της 5.9.2013, σ. 2)», η δημόσια χρηματοδότησή τους δύναται να υπάγεται στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, ενώ η χρηματοδότηση υποδομών που είναι αναγκαίες για δραστηριότητες οι οποίες εμπίπτουν στην άσκηση δημόσιας εξουσίας δεν υπάγεται στους κανόνες αυτούς. Περαιτέρω, σε περίπτωση κατά την οποία οι λιμενικές υποδομές χρησιμοποιούνται τόσο για οικονομικές όσο και για μη οικονομικές δραστηριότητες, η δημόσια χρηματοδότηση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων μόνο κατά το μέρος που

καλύπτει δαπάνες οι οποίες συνδέονται με τις οικονομικές δραστηριότητες, ενώ πρέπει να διασφαλίζεται ότι η δημόσια χρηματοδότηση που προορίζεται για τις μη οικονομικές δραστηριότητες δεν χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση των οικονομικών δραστηριοτήτων (βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής 2016/C 262/01, Κεφάλαιο 7.2.1 «Διάκριση μεταξύ οικονομικής δραστηριότητας και μη οικονομικής δραστηριότητας», παρ. 205-206, σελ. 45-46).

6. Στην παρ. 1, το ρήμα «δύνανται» πρέπει να τεθεί στον πληθυντικό αριθμό («δύνανται»), δεδομένου ότι υποκείμενά του είναι «η εκπόνηση μελετών» και «η εκτέλεση έργων».

3. Επί των άρθρων 6 παρ. 2 και 8 παρ. 2

Η παρ. 2 του άρθρου 6 του νομοσχεδίου ορίζει ότι «[ο] λιμένας Πάχης Μεγάρων χαρακτηρίζεται ως λιμένας τοπικής σημασίας, με φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης την εταιρεία "Όργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε."». Αντίστοιχα, η παρ. 2 του άρθρου 8 του νομοσχεδίου προβλέπει ότι «[ο] λιμένας Μυτιλήνης ορίζεται ως λιμένας διεθνούς ενδιαφέροντος με φορέα διαχείρισης το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου "Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου"».

Σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 21 του ν. 3450/2006, «1. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργού Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής για τις περιπτώσεις Λιμένων που εμπίπτουν στη χωρική αρμοδιότητά του, που εκδίδονται μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζονται οι Λιμένες της Χώρας ως Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας, Μείζονος Ενδιαφέροντος (διανομαρχιακού επιπέδου) και Τοπικής Σημασίας (νομαρχιακού επιπέδου). 2. Η κατάταξη των Λιμένων στις κατηγορίες της παραγράφου 1 γίνεται σύμφωνα με τη σημασία τους, όπως αυτή διαφαίνεται, κυρίως, από την επίδραση των Λιμένων στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της Χώρας και τις διαφαινόμενες προοπτικές ανάπτυξης που παρουσιάζουν στο πλαίσιο των θαλάσσιων διαδρομών των διευρωπαϊκών και εθνικών δικτύων μεταφοράς».

Επισημαίνεται ότι, με την κατ' εξουσιοδότηση εκδοθείσα υπ' αρ. 8315.2/02/07 κ.υ.α. (Β' 202), ο λιμένας Μυτιλήνης καθορίζεται, στην παρ. 1, ως λιμένας διεθνούς ενδιαφέροντος, ενώ, σύμφωνα με την παρ. 4 της ίδιας απόφασης, όλοι οι υπόλοιποι λιμένες της χώρας οι οποίοι δεν κατατάσσονται στις κατηγορίες των λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος, καθορίζονται ως λιμένες τοπικής σημασίας.

Υπό το φως των ανωτέρω, για λόγους νομοτεχνικής σαφήνειας, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να προβλεφθεί, στις προτεινόμενες ρυθμίσεις, παραπομπή στο ισχύον νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο ως προς την κατάταξη των λιμένων στις ανωτέρω κατηγορίες και τα σχετικά κριτήρια, καθώς και να αναδιατυπωθούν οι ρυθμίσεις αυτές κατά το μέρος που αφορούν λιμένες οι οποίοι έχουν ήδη υπαχθεί στις αντίστοιχες κατηγορίες.

4. Επί των άρθρων 7 και 8 παρ. 3

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις «επιτρέπεται να υφίστανται» εντός της καθορισμένης ζώνης του λιμένα Ρόδου τμήματα κυριότητας του Δήμου Ρόδου, για τα οποία δεν εφαρμόζεται η παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 2971/2001 και τα οποία δύναται να περιλαμβάνονται τόσο στο «Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης» (Master Plan) του λιμένα, όσο και σε παραχωρήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες του ν. 3986/2011, υπό την προϋπόθεση, ως προς τις παραχωρήσεις αυτές, ότι «έχουν περιληφθεί σε απόφαση της παρ. 5 του άρθρου 2 του ίδιου νόμου» (άρθρο 7 του νομοσχεδίου). Περαιτέρω, τμήμα ακινήτου ιδιοκτησίας της Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε. εντάσσεται στη χερσαία ζώνη του λιμένα Μυτιλήνης και εξαιρείται από την εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 2971/2001 (άρθρο 8 παρ. 3 εδ. α΄ του νομοσχεδίου), ενώ για τη χρήση του τμήματος αυτού προβλέπεται η καταβολή (από το Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου στην Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε.) ετήσιου ανταλλάγματος ύψους είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ. Επίσης, με συμφωνία μεταξύ των δύο φορέων καθορίζονται «ο χρόνος και ο τρόπος καταβολής του ανταλλάγματος, η διάρκεια της χρήσης και κάθε άλλο αναγκαίο ζήτημα» (άρθρο 8 παρ. 3 εδ. γ΄ του νομοσχεδίου).

α. Ειδικότερα, το άρθρο 7 του νομοσχεδίου προβλέπει ότι τα τμήματα που ανήκουν στην κυριότητα του Δήμου Ρόδου δύναται να συμπεριλαμβάνονται σε παραχωρήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες του ν. 3986/2011, εφόσον έχουν περιληφθεί σε απόφαση της παρ. 5 του άρθρου 2 του ίδιου νόμου. Περαιτέρω, η παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 3986/2011 καθορίζει τις κατηγορίες περιουσιακών στοιχείων που δύναται να αποτελέσουν αντικείμενο μεταβίβασης, στις οποίες περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, «εμπράγματα δικαιώματα» και «δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης» (περ. β΄ παρ. 4 άρθρου 2), καθώς και ακίνητα, τα οποία μεταβιβάζονται «[κ]ατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή» (περ. γ΄ παρ. 4 άρθρου 2). Σύμφωνα με την παρ. 5 του ίδιου άρθρου, όπως ισχύει, τα περιουσιακά στοι-

χεία των περ. α', β' και γ' της παρ. 4 «μεταβιβάζονται και περιέρχονται» στην Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. (Ε.Ε.ΣΥ.Π.), ως καθολική διάδοχο του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ., με απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥ.Σ.ΟΙ.Π.).

Δεδομένου ότι, σύμφωνα με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 7 του νομοσχεδίου, η κυριότητα των εν λόγω ακινήτων παραμένει στον Δήμο Ρόδου, ενώ η δυνατότητα παραχώρησής τους κατά τις διαδικασίες του ν. 3986/2011 εξαρτάται από τη συμπερίληψή τους στην απόφαση της παρ. 5 του άρθρου 2 του ίδιου νόμου, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο, για λόγους σαφήνειας και ορθής εφαρμογής της ρύθμισης, να προσδιορισθεί ποιο από τα δικαιώματα της περ. β' της παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 3986/2011 («[π]εριοριστικής φύσεως δικαιώματα, εμπράγματα δικαιώματα, δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης, αποκλειστικής ή μη») περιέρχεται στην Ε.Ε.ΣΥ.Π. με τη συμπερίληψη των εν λόγω ακινήτων στην ανωτέρω απόφαση.

6. Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 2971/2001, «[ο]ι χώροι και όλα εν γένει τα κτήματα, που περιλαμβάνονται στη ζώνη λιμένα, είναι κοινόχρηστα δημόσια κτήματα και ανήκουν στο Δημόσιο κατά κυριότητα, η χρήση όμως και η εκμετάλλευσή τους ανήκει στον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα» (βλ. και ΣτΕ 1393/2025, σκ. 5), ενώ, αν στη ζώνη λιμένα περιλαμβάνονται ιδιωτικά κτήματα, αυτά απαλλοτριώνονται αναγκαστικά για λόγους δημόσιας ωφέλειας υπέρ του Δημοσίου».

Κατά τη νομολογία του ΣτΕ, «(...) οι περιλαμβανόμενοι στη χερσαία ζώνη λιμένος χώροι (αιγιαλός και συνεχόμενοι παραλιακοί) αποτελούν κοινόχρηστους χώρους, προοριζόμενους μόνο για έργα και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν την εμπορική, επιβατική, ναυτιλιακή, τουριστική και αλιευτική κίνηση και γενικότερα τις λειτουργικές ανάγκες του λιμένος» (βλ. ΣτΕ 1219/2019, σκ. 8, και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, ΣτΕ 1907, 1908/2017, 1949/2014, 2500/2009, 3397/2001 και 1358/2001). Περαιτέρω, οι ανωτέρω χώροι «(...) ανήκουν στη δημόσια κτήση και προορίζονται για την άμεση εξυπηρέτηση δημοσίου σκοπού, ο οποίος συνίσταται στην κοινοχρησία τους, η δε διαχείρισή τους αντιδιαστέλλεται προς τη διαχείριση της ιδιωτικής περιουσίας του Δημοσίου και συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας». Στο πλαίσιο της διαχείρισης των εν λόγω πραγμάτων από τη Διοίκηση είναι δυνατόν, σύμφωνα με τον βασικό κανόνα του άρθρου 970 ΑΚ, να παραχωρούνται επ' αυτών ιδιαίτερα δικαιώματα σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα, εφόσον, με την παραχώρηση των δικαιωμάτων αυτών, εξακολουθεί να εξυπηρετείται ή, του-

λάχιστον, δεν αναιρείται η κοινή χρήση. Εξ άλλου, η παραχώρηση ιδιαίτερων δικαιωμάτων επί κοινόχρηστων πραγμάτων αποβλέπει στην εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος, χωρίς να αποκλείεται η επιδίωξη ταμειευτικού σκοπού, μόνον, όμως, δευτερευόντως και εφόσον δεν αναιρείται ο προέχων σκοπός της κοινής χρήσης (βλ. ΣτΕ Ολ. 2403/2014, σκ. 7 και ΣτΕ Ολ. 1211-1212/2010).

Σημειώνεται συναφώς ότι, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 2971/2001, οι χώροι και τα κτήματα που περιλαμβάνονται στη ζώνη λιμένα είναι κοινόχρηστα δημόσια κτήματα, ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο, ενώ η χρήση και η εκμετάλλευσή τους ανήκουν στον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα. Παρατηρείται, εν προκειμένω, ότι η προτεινόμενη ρύθμιση, αφενός, εντάσσει το ανωτέρω ακίνητο στη χερσαία ζώνη του λιμένα Μυτιλήνης και το εξαιρεί από την εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 2971/2001, και, αφετέρου, καταλείπει στη συμφωνία μεταξύ της Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε. και του Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λέσβου τον καθορισμό της διάρκειας και των λοιπών όρων της χρήσης του.

Υπό το φως των ανωτέρω, δεδομένου ότι τόσο το άρθρο 7 όσο και η παρ. 3 του άρθρου 8 του νομοσχεδίου προβλέπουν, ως προς τις εκεί αναφερόμενες εκτάσεις, εξαίρεση από την εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 2971/2001, δεν καθίσταται σαφές ποιος είναι ο σκοπός και η έκταση της εξαίρεσης αυτής και, ειδικότερα, αν αυτή αφορά τον κοινόχρηστο χαρακτήρα των εν λόγω εκτάσεων ή άλλες συνέπειες που απορρέουν από την εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 2971/2001. Συναφώς, τίθεται ερώτημα αν συνάδει προς τη χωροταξική διαρρύθμιση των οικείων λιμένων η διάθεση των ανωτέρω εκτάσεων, οι οποίες θεωρούνται συνεχόμενοι παραλιακοί χώροι αναγκαίοι για τη λειτουργία των λιμένων (βλ. άρθρο 19 παρ. 1 του ν. 2971/2001), για σκοπούς μη συνάδοντες προς τις σχετικές λιμενικές ανάγκες. Επισημαίνεται, ακόμη, η ισχύς ειδικών πολεοδομικών διατάξεων όσον αφορά κατασκευές σε δημόσιους κοινόχρηστους χώρους (βλ., ιδίως, άρθρο 20 του ν. 4067/2012).

Περαιτέρω, για λόγους σαφήνειας, θα ήταν σκόπιμο να διευκρινισθεί το καθεστώς επιβολής τελών για τη χρήση των εν λόγω ακινήτων, δοθέντος ότι στους κοινόχρηστους χώρους δεν επιβάλλονται, καταρχήν, ανταποδοτικά τέλη, εκτός αν η χρήση των ακινήτων ασκείται κατά τρόπο προσομοιάζοντα προς τη συνήθη χρήση ή εκμετάλλευση ιδιωτικών ακινήτων (βλ. ΣτΕ 1029/2023, σκ. 6, η οποία έκρινε επί του προβλεπόμενου από το άρθρο 25

παρ. 12 του ν. 1828/1989 τέλους, διάταξης καταργηθείσας δυνάμει της παρ. 8 του άρθρου 448 του ν. 5314/2026).

Συναφώς, επισημαίνεται ότι, υπό το πρίσμα των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος στους χρήστες υποδομής μπορεί να αποκλεισθεί όταν τα τέλη χρήσης της έχουν καθορισθεί μέσω διαδικασίας υποβολής προσφορών που πληροί τις σχετικές προϋποθέσεις ή, ελλείψει αυτής, όταν προκύπτει ότι οι όροι χρήσης ανταποκρίνονται στους όρους της αγοράς βάσει συγκριτικής αξιολόγησης ή άλλης κατάλληλης μεθόδου (βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής 2016/C 262/01, Κεφάλαιο 7.4 «Ενισχύσεις σε τελικούς χρήστες», παρ. 225-228, σελ. 50).

γ. Δεδομένου, εξ άλλου, ότι η προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 8 παρ. 3 εδ. β' και γ' προβλέπει την καταβολή ανταλλάγματος από το Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου για τη χρήση του ακινήτου, ενώ καταλείπει σε συμφωνία μεταξύ της Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε. και του Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λέσβου τον καθορισμό της διάρκειας της χρήσης και «κάθε άλλου αναγκαίου ζητήματος», θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να διευκρινισθούν το περιεχόμενο και τα όρια της παραχωρούμενης χρήσης του ακινήτου (λ.χ., ο σκοπός και οι όροι χρήσης του, καθώς και οι εξουσίες που παρέχονται συναφώς στο Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου).

δ. Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 7 του νομοσχεδίου, ο όρος «Masterplan» πρέπει να διορθωθεί στο ορθό «Master Plan».

5. Επί του άρθρου 11

Με το άρθρο 11 προστίθεται άρθρο 2Α στον ν. 4172/1961, με το οποίο ρυθμίζεται η διαδικασία καταβολής των δαπανών και οφειλών που απορρέουν από τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Υπηρεσία Περιπολίας κατά των Πάγων του Βόρειου Ατλαντικού, και παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τον καθορισμό των απαιτούμενων δικαιολογητικών και κάθε συναφούς λεπτομέρειας.

Παρατηρείται ότι η παρ. 1 του προτεινόμενου άρθρου 2Α ορίζει ότι η «ρηματική διακοίνωση ή άλλο επίσημο έγγραφο» συνοδεύεται από «τα δικαιολογητικά της παρ. 3», ενώ η παρ. 3 προβλέπει ότι με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται «τα δικαιολογητικά της παρ. 1». Για λόγους νομοτεχνικής σαφήνειας, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να αναδιατυπωθούν οι ανωτέρω παραπομπές, ώστε να προκύπτει με σαφήνεια ότι η παρ. 3 αφορά τον καθορισμό των δικαιολογητικών που προβλέπονται στην παρ. 1.

6. Επί του άρθρου 17

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του άρθρου 17 τροποποιείται το άρθρο 301 του ν. 5020/2023 (ΚΙΝΔ) κατά τρόπον ώστε, ιδίως, να διευρύνεται η αρμοδιότητα της Υγειονομικής Επιτροπής του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) ως προς την αναγνώριση και τη χορήγηση υγειονομικών δαπανών και επιδομάτων στα στελέχη του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. και στα μέλη των οικογενειών τους (άρθρο 301 παρ. 1 του ν. 5020/2023, όπως προτείνεται να τροποποιηθεί). Παράλληλα, προβλέπεται ότι, με απόφαση του Αρχηγού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., καθορίζονται οι αρμοδιότητες της εν λόγω Επιτροπής και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια (άρθρο 301 παρ. 1Α του ν. 5020/2023, όπως προτείνεται να τροποποιηθεί), ενώ ρυθμίζεται η συγκρότηση της εν λόγω Επιτροπής (άρθρο 301 παρ. 2 του ν. 5020/2023, όπως προτείνεται να τροποποιηθεί).

α. Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 301 του ν. 5020/2023, όπως ισχύει, συνιστάται στο Αρχηγείο του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τριμελής Υγειονομική Επιτροπή, με αρμοδιότητα, κατά παρέκκλιση της περ. α΄ της παρ. 1 του άρθρου 9 του ν.δ. 1327/1973 (η οποία προβλέπει την αρμοδιότητα της Ανώτατης Ναυτικής Υγειονομικής Επιτροπής να εξετάζει και να γνωματεύει επί της σωματικής ικανότητας του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα), την έκδοση γνωμάτευσης για τη χορήγηση επιδόματος γυαλιών στα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Περαιτέρω, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21 του π.δ. 62/2023, για το Πολεμικό Ναυτικό, την Πολεμική Αεροπορία και το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., οι προβλεπόμενες στο εν λόγω διάταγμα αρμοδιότητες των Στρατιωτικών Υγειονομικών Επιτροπών ασκούνται από τις οικείες Ανώτατες Υγειονομικές Επιτροπές.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 301 διευρύνεται η αρμοδιότητα της ανωτέρω τριμελούς Υγειονομικής Επιτροπής του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ώστε να περιλαμβάνει την, κατά παρέκκλιση, μεταξύ άλλων, της παρ. 2 του άρθρου 21 του π.δ. 62/2023 (η οποία αναθέτει τέτοιες αρμοδιότητες στις οικείες Ανώτατες Υγειονομικές Επιτροπές), έκδοση γνωμάτευσης και για την αναγνώριση και τη χορήγηση υγειονομικών δαπανών και επιδομάτων στα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., όπως και στα μέλη των οικογενειών τους. Με την παρ. 1Α του άρθρου 301, όπως προτείνεται να προστεθεί, ορίζεται ότι, με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., η οποία εκδίδεται κατόπιν εισήγησης του Διευθυντή της Υπηρεσίας Υγειονομικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., καθορίζονται «[ο]ι αρμοδιότητες της Υγειονομικής Επιτροπής της

παρ. 1 και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια» για τις περιπτώσεις περίθαλψης που μνημονεύονται στη διάταξη.

Όπως έχει συναφώς κριθεί, η νομοθετική εξουσιοδότηση, κατ' άρθρο 43 παρ. 2 του Συντάγματος, «πρέπει να είναι ειδική και ορισμένη, δηλαδή να προβαίνει σε συγκεκριμένο προσδιορισμό του αντικείμενου της και να καθορίζει τα όριά της σε σχέση προς αυτό. Η εξουσιοδοτική, επομένως, διάταξη πρέπει να μην είναι γενική και αόριστη, ασχέτως αν είναι ευρεία ή στενή, αν περιλαμβάνει δηλαδή μεγάλο ή μικρό αριθμό περιπτώσεων, τις οποίες η Διοίκηση μπορεί να ρυθμίσει κανονιστικώς βάσει της νομοθετικής εξουσιοδοτήσεως» (βλ. ενδεικτικά ΣτΕ 510/2019, σκ. 13). Ειδικότερα, η εξουσιοδοτική διάταξη είναι ορισμένη όταν υπάρχουν επαρκή κριτήρια, γενικές αρχές, διδάγματα της κοινής πείρας και γενικές κατευθύνσεις και γραμμές που καθορίζουν το πλαίσιο της ρύθμισης των θεμάτων που αυτή αφορά (βλ. ΣτΕ 2574/2009, βλ., επίσης, ΣτΕ Ολομ. 656/2016, 520/2015, 3013/2014, 1210/2010, βλ., όμως, και ΣτΕ 1125/2020, 4044/2008).

Παρατηρείται, εν προκειμένω, ότι, ενώ με την παρ. 1 του άρθρου 301, όπως προτείνεται να τροποποιηθεί, καθορίζεται η αρμοδιότητα της Υγειονομικής Επιτροπής, με την παρ. 1Α, όπως προτείνεται να προστεθεί, παρέχεται στον Αρχηγό του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. εξουσιοδότηση να «καθορίζει» τις αρμοδιότητες της Επιτροπής και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τις μνημονευόμενες στη διάταξη περιπτώσεις περίθαλψης. Υπό το φως των ανωτέρω, γεννάται προβληματισμός αν η αναφορά στον «καθορισμό» των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής προσδιορίζει με επαρκή σαφήνεια το αντικείμενο και τα όρια της παρεχόμενης εξουσιοδότησης ή αν, δεδομένου ότι η αρμοδιότητα της Επιτροπής προσδιορίζεται ήδη από τον νόμο, θα ήταν ακριβέστερο να προβλέπεται ότι με την απόφαση του Αρχηγού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. «εξειδικεύονται» οι αρμοδιότητες της Επιτροπής.

6. Επίσης, στην παρ. 1, ο όρος «συστήνεται» θα μπορούσε να αντικατασταθεί από τον από μακρού χρόνου χρησιμοποιούμενο όρο «συνιστάται».

γ. Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 301 του ν. 5020/2023, όπως ισχύει, η Υγειονομική Επιτροπή «συγκροτείται με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.». Με την προτεινόμενη ρύθμιση, η φράση αυτή αντικαθίσταται από τη φράση «συγκροτείται με την απόφαση της παρ. 2 του Αρχηγού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.». Δεδομένου ότι η απόφαση συγκρότησης της Επιτροπής προβλέ-

πεται στην ίδια την παρ. 2, η αναφορά «της παρ. 2» παρέλκει και, για λόγους σαφήνειας και νομοτεχνικής ορθότητας της διάταξης, πρέπει να απαλειφθεί.

Αθήνα, 7 Οκτωβρίου 2026

Η εισηγήτρια
Λεμονιά Φραγκή
Ειδική Επιστημονική Συνεργάτις

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Ομότιμος Καθηγητής του
Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

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

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