



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

**«Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου
για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και λοιπές διατάξεις»**

I. Γενικές Παρατηρήσεις

A. Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως διαμορφώθηκε μετά την επεξεργασία του από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, αποτελείται από τέσσερα (4) Μέρη και ογδόντα ένα (81) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου, που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος των διατάξεων του νόμου.

Ειδικότερα, διά των ρυθμίσεων του Πρώτου Μέρους (άρθρα 1-8), υπό τον τίτλο «Τροποποιήσεις διατάξεων του Ν. 2932/2001 (Α' 145)» («Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις»), καθορίζονται, μεταξύ άλλων, εκ νέου οι προϋποθέσεις για την αντικατάσταση επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές και δρομολογούνται για ένα (1) έτος, αρχόμενου από την 1η Νοεμβρίου εκάστου έτους (τακτική δρομολόγηση), από αντίστοιχα υδροπτέρυγα ή ταχύπλοα πλοία (άρθρο 1). Καθορίζεται εκ νέου η διαδικασία δρομολόγησης επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου και ρυθμίζονται ζητήματα εκπρόθεσμης δρομολόγησης επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων (άρθρο 2). Θεσπίζεται ειδική διαδικασία υπό τους όρους της οποίας είναι επιτρεπτή η υποβολή εκπρόθεσμης δήλωσης δρομολόγησης για ταχύπλοα και υδροπτέρυγα πλοία (άρθρο 3). Επίσης, ρυθμίζονται εκ νέου ζητήματα ως προς τη μεταβολή του προσώπου του πλοιοκτήτη μετά την υποβολή της δήλωσης τακτικής δρομολόγη-

σης (άρθρο 4). Καθορίζονται χρονικοί περιορισμοί για τη δρομολόγηση πλοίων που καλύπτουν έκτακτες ή επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες (έκτακτη δρομολόγηση) (άρθρο 6). Περαιτέρω, καθορίζονται εκ νέου οι διοικητικές ποινές που επιβάλλονται για την εκτέλεση δρομολογίων για τα οποία δεν έχει εκδοθεί ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης πλοίου ούτε απόφαση έγκρισης δρομολογίων, καθώς και οι κυρώσεις για τη μη εκκίνηση ή τη διακοπή της εκτέλεσης δρομολογίων (άρθρο 8).

Σημαντικές ρυθμίσεις που εισάγονται, εν προκειμένω, είναι, ιδίως, οι εξής:

- ο πλοιοκτήτης, κατόπιν απόφασης (επί σχετικού αιτήματός του) του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που λαμβάνεται ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δύναται, κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, να προβεί στην αντικατάσταση επιβατηγού και οχηματαγωγού πλοίου από αντίστοιχο υδροπτέρυγο ή ταχύπλοο πλοίο μη δρομολογημένο (άρθρο 1)·

- η ανωτέρω αντικατάσταση επιτρέπεται μόνο εφόσον, αφενός, συντρέχουν οι λοιπές προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος για τα πλοία που εκτελούν ενδομεταφορές κατά την ετήσια δρομολογιακή περίοδο (τακτική δρομολόγηση), αφετέρου, διασφαλίζεται ότι, διά της αποδοχής του αιτήματος περί αντικατάστασης πλοίων διαφορετικής κατηγορίας, δεν προκαλούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών (άρθρο 1)·

- θεσπίζεται υποχρέωση των επιβατικών και οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου να δρομολογούνται για δρομολογιακή περίοδο ενός έτους σε μία συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή, όπως ισχύει και για τις λοιπές κατηγορίες πλοίων (άρθρο 2)·

- η έκτακτη δρομολόγηση δεν δύναται να υπερβαίνει το χρονικό διάστημα των τριάντα (30) ημερών, με δυνατότητα παράτασης άπαξ, για τριάντα (30) επιπλέον ημέρες (άρθρο 6)·

- διά απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εκδίδεται ο Κανονισμός Αρχών και Λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, και η ίδια διαδικασία τηρείται και για τυχόν τροποποιήσεις του εν λόγω Κανονισμού (άρθρο 7)·

- επιβάλλεται πρόστιμο ποσού εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ στους πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές που εκτελούν δρομολόγια, χωρίς να έχει εκδοθεί ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης πλοίου ούτε απόφαση έγκρισης δρομολογίων, εφόσον ο παραβάτης δεν συμμορφώνεται εντός σαράντα οκτώ (48) ωρών από την έγγραφη σύσταση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής· σε περίπτωση δε υποτροπής, το ανωτέρω ποσό διπλασιάζεται για κάθε επόμενη παράβαση (άρθρο 8).

Διά των διατάξεων του Δεύτερου Μέρους (άρθρα 9-17), το οποίο αποτελείται από δύο (2) Κεφάλαια), ρυθμίζονται εκ νέου ζητήματα που αφορούν τον έλεγχο ασφάλειας των πλοίων, τους επιθεωρητές και τους ελεγκτές πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και θέματα σχετικώς με τη λιμενική αστυνομία.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 9 και 10), υπό τον τίτλο «Έλεγχος πλοίων – Επιθεωρητές», προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι στη Σχολή Επιθεωρητών – Ελεγκτών Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Σ.Ε.Δ.Α.Π.Λ.Ε.) δύνανται, εκτός των επιθεωρητών και των ελεγκτών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, να πιστοποιούνται για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων, και ιδιώτες που είναι μέλη των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων (άρθρο 9). Επισημαίνεται ότι τίθεται εκ νέου σε ισχύ η αρμοδιότητα του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π.) του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την πιστοποίηση των πλοίων υπό Ελληνική σημαία, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων ο έλεγχος των οποίων ανατίθεται σε εξουσιοδοτημένους, από το Υπουργείο, οργανισμούς (νηογνώμονες). Επίσης, παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση προς έκδοση υπουργικής απόφασης για τον καθορισμό, μεταξύ άλλων, των προσόντων και των αρμοδιοτήτων των επιθεωρητών των Τοπικών Κλιμακίων Επιθεώρησης Πλοίων (Τ.Κ.Ε.Π.), της διαδικασίας εκπαίδευσης και πιστοποίησής τους, του είδους και του εύρους της ευθύνης των επιθεωρητών και ελεγκτών πλοίων, κ.λπ. Καθορίζονται, εξ άλλου, τα θέματα επί των οποίων δύνανται να γνωμοδοτεί η Τεχνική Επιτροπή για την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων (βλ. άρθρο 35 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου - ν.δ. 187/1993). Συγχρόνως, παρέχεται η δυνατότητα στον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π.) και τα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων (Τ.Κ.Ε.Π.) να διενεργούν πρόσθετο έλεγχο επί των πλοίων που υπόκεινται σε έλεγχο και επιθεώρηση από νηογνώμονες, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα πλοία έχουν υποστεί σοβαρή βλάβη ή ζημία, προκειμένου να διαπιστώνεται και από κρατική αρχή η βλάβη ή η ζημία καθώς και η αποκατάστασή της (άρθρο 10).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 11-17), υπό τον τίτλο «Θέματα Λιμενικής Αστυνομίας», μεταξύ άλλων, μεταφέρεται, από τις τοπικώς αρμόδιες λιμενικές αρχές, στις τοπικώς αρμόδιες αστυνομικές αρχές, η αρμοδιότητα της επιβολής κυρώσεων στις ναυτιλιακές εταιρείες και σε κάθε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που, κατά παράβαση της κείμενης νομοθεσίας, εκτελεί δημόσια μεταφορά με πλωτό μέσο (άρθρο 11), ρυθμίζονται ζητήματα δαπανών μεταγωγής (άρθρο 12), εκπαίδευσης και χρήσης αστυνομικών σκύ-

λων, καθώς και υπηρεσιακά ζητήματα των εκπαιδευτών τους (άρθρο 13), εισάγεται πρόστιμο για «παράνομη απλή χρήση χώρων ζώνης λιμένα και υδάτινου στοιχείου θάλασσας», που κυμαίνεται από τριακόσια (300) έως τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ, και εισπράττεται υπέρ του ειδικού λογαριασμού «Γαλάζιο Ταμείο», εκ του οποίου ποσοστό 3% αποδίδεται στον Ειδικό Λογαριασμό Αλληλοβοηθείας Ναυτικού (άρθρο 14). Περιορίζεται το πεδίο αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής στους κατά την κείμενη νομοθεσία χώρους αρμοδιότητάς του, δηλαδή, στον θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, τα πλοία, τους λιμένες και τις λιμενικές ζώνες τους, και αποσαφηνίζεται ότι κάθε άλλη αρμοδιότητα αστυνόμευσης στον αιγιαλό και την παραλία ανήκει πλέον στην Ελληνική Αστυνομία (άρθρο 15). Η ελάχιστη χρονική περίοδος υποχρεωτικής πρόσληψης ναυαγοσωστών σε οργανωμένες ή μη παραλίες ορίζεται σε τέσσερις (4) μήνες (από 1η Ιουνίου έως 30ή Σεπτεμβρίου), με ωράριο εργασίας από τις 10.00 έως τις 18.00, και δυνατότητα επιμήκυνσης των ανωτέρω διά απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (άρθρο 16). Ρυθμίζονται, επίσης, ζητήματα σχετικώς με την αφαίρεση των ναυτιλιακών εγγράφων από τους κυρίους ή νομείς πλοίων που έχουν παραβεί διατάξεις των Γενικών και Ειδικών Κανονισμών Λιμένων οι οποίοι δεν διαθέτουν αριθμό φορολογικού μητρώου (άρθρο 17).

Διά των διατάξεων του Μέρους Γ' (άρθρα 18-44), υπό τον τίτλο «Θέματα οργάνωσης και λειτουργίας του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.», το οποίο αποτελείται από πέντε (5) Κεφάλαια, ρυθμίζονται σχετικά ζητήματα του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.).

Ειδικότερα, διά των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 18-23), υπό τον τίτλο «Πρ[ό]σλ[η]ψ[η] στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.», εισάγονται, μεταξύ άλλων, ρυθμίσεις για την τοποθέτηση, απόσπαση ή διάθεση ιπτάμενου στρατιωτικού προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων προς υποβοήθηση του επιχειρησιακού και εκπαιδευτικού έργου της Υπηρεσίας Εναέριων Μέσων του Λιμενικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 18), ρυθμίζονται ζητήματα εισαγωγής στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και κατάταξης, Αξιωματικών ειδικότητας Υγειονομικού ειδικής κατηγορίας με ειδικότητα Ψυχολόγου, Αξιωματικών ειδικότητας Οικονομικού και ειδικότητας Νομικού (άρθρο 19), καθώς και Αξιωματικών ειδικότητας Κυβερνήτη ή Μηχανικού (άρθρο 20). Ρυθμίζονται, εν συνεχεία, ζητήματα που αφορούν το εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 21), καθορίζεται εκ νέου η οργανική δύναμη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 22), και εισάγονται μεταβατικές ρυθμίσεις για την κατ' εξαίρεση κάλυψη κενών οργανικών θέσεων Αξιωματικών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Λιμενοφυλάκων, λόγω επιτακτικών υπηρεσιακών αναγκών (άρθρο 23).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 24-26), υπό τον τίτλο «Μεταθέσεις – Αποσπάσεις – Διάθεση προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. – Στελέχωση λιμενικών αρχών Αιγαίου», καθορίζονται, μεταξύ άλλων, εκ νέου τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τις τακτικές και τις έκτακτες μεταθέσεις όπως και την απόσπαση του προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 24), οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα κριτήρια, όπως και σχετικές μεταβατικές διατάξεις για την απόσπαση προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σε θέσεις διεθνών οργάνων και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και τη μετάθεσή του σε έδρες ναυτιλιακών ακολούθων (άρθρο 25), και ζητήματα διαδικασίας για την απόσπαση προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σε υπηρεσίες του Σώματος στο ανατολικό Αιγαίο και τις Κυκλάδες (άρθρο 26).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρα 27-29), υπό τον τίτλο «Ιεραρχία – Προαγωγές – Μετατάξεις – Καταστάσεις προσωπικού», καθορίζονται, ιδίως, ζητήματα προαγωγών των Πλοιάρχων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. οι οποίοι δεν συμπλήρωσαν, εξ υπαιτιότητάς τους, τα απαιτούμενα για προαγωγή ειδικά προσόντα (άρθρο 27), εισάγονται τροποποιήσεις στο βαθμολόγιο Αξιωματικών που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Λιμενοφυλάκων (ορίζεται ως καταληκτικός ο βαθμός του Υποπλοιάρχου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., αντί του Ανθυποπλοιάρχου, για τους Αξιωματικούς που είναι απόφοιτοι Α.Ε.Ι. ή Κέντρων Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Κ.Α.Τ.Ε.Ε.) ή Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), και, για τους Αξιωματικούς που δεν έχουν τα ανωτέρω προσόντα, ως καταληκτικός βαθμός ορίζεται αυτός του Ανθυποπλοιάρχου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., αντί του Σημαιοφόρου), και προσδιορίζονται, εκ νέου, οι λοιπές προϋποθέσεις προαγωγής, μειώνεται κατά ένα (1) έτος ο ελάχιστος χρόνος παραμονής στον βαθμό για την προαγωγή των Αξιωματικών, και επεκτείνεται στους Υποπλοάρχους και Ανθυποπλοάρχους του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που έχουν υποβάλει σχετική αίτηση η δυνατότητα αποστρατείας έναν (1) μήνα μετά την προαγωγή τους στον επόμενο βαθμό, υπό την προϋπόθεση ότι, βάσει του συνόλου των ουσιαστικών προσόντων τους, χαρακτηρίζονται ως «λίαν καλός» ή «καλός» (άρθρο 28).

Με το Κεφάλαιο Δ' (άρθρα 30-35), υπό τον τίτλο «Διοικητική Μέριμνα για το προσωπικό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.», μεταξύ άλλων, επεκτείνονται οι ρυθμίσεις που αφορούν την ευθύνη για τροχαία ατυχήματα με μηχανοκίνητα οχήματα του Δημοσίου και σε ατυχήματα που προκαλούνται από εναέρια μέσα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 30), θεσπίζονται ρυθμίσεις που αφορούν την άσκηση επαγγέλματος από προσωπικό της ειδικότητας Υγειονομικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 31), τη συνυπηρέτηση εκπαιδευτικών που είναι σύζυγοι ή έχουν συνάψει σύμφωνο συμβίωσης με στέλεχος του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 32), την κά-

λυψη στεγαστικών αναγκών για τις Λιμενικές Αρχές του Αιγαίου (άρθρο 33), τη χορήγηση επιδόματος ύψους εκατό (100) ευρώ στα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που υπηρετούν στις Λιμενικές Αρχές Οθωνών, Σαγιάδας και Σκύρου (άρθρο 34), και τη διεύρυνση των προσώπων που έχουν δικαίωμα για υπολογισμό στο διπλάσιο του χρόνου υπηρεσίας ως πραγματικής συντάξιμης υπηρεσίας, διά της συμπερίληψης σε αυτά και των στελεχών που υπηρετούν στο Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου και σε επισκευαστικές βάσεις επιχειρησιακών μέσων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρο 35).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' (άρθρα 36-44) ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ιδίως θέματα οπλισμού και εκπαίδευσης του προσωπικού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (36 και 37), λειτουργικά ζητήματα, όπως η κάλυψη δαπανών μετακίνησης και εφοδιασμού καυσίμων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., σε βάρος συγκεκριμένων πιστώσεων του κρατικού προϋπολογισμού, ζητήματα περαιτέρω παράτασης της ένορκης διοικητικής εξέτασης, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, και παροχής μηνιαίου κατ' αποκοπή χορηγήματος για την αντιμετώπιση μικροδαπανών (άρθρα 40-41), καταργούνται οι θέσεις των Επιθεωρητών Βορείου και Νοτίου Ελλάδος καθώς και των γραφείων τους και του προσωπικού που τα στελεχώνει (άρθρο 42), καθιερώνεται η υποχρεωτική γνωμοδότηση του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. για τα αναφερόμενα θέματα, και διευκολύνεται η παροχή υπηρεσιών συνταγογράφησης και εκτέλεσης συνταγών από τον Εθνικό Οργανισμό Παροχής Υπηρεσιών Υγείας (Ε.Ο.Π.Υ.Υ.) στα στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και τις οικογένειές τους (άρθρο 44).

Διά των διατάξεων του Μέρους Δ' (άρθρα 45-81), το οποίο αποτελείται από τέσσερα (4) Κεφάλαια, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στους Έλληνες ναυτικούς καθώς και ζητήματα σχετικά με τις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων.

Ειδικότερα, διά των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 45-48), υπό τον τίτλο «Ζητήματα Ελλήνων Ναυτικών», μεταξύ άλλων, συμπληρώνεται ο ν. 591/1975 για την υγειονομική εξέταση των υποψηφίων προς απογραφή ναυτικών. Η Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Επιτροπή ορίζεται ως η αρμόδια επιτροπή για την υγειονομική εξέταση των εγγεγραμμένων – στο οικείο μητρώο απογραφής – ναυτικών, σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ανικανότητας άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος από τους ιδίους. Συγχρόνως, παρέχεται το δικαίωμα στους ναυτικούς που κρίθηκαν «υγειονομικώς ακατάλληλοι» από την Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Επιτροπή, να υποβάλλουν, εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών, αίτηση ανα-

θεώρησης της απόφασης της ανωτέρω επιτροπής, αιτούμενοι την επανεξέτασή τους από την Αναθεωρητική Υγειονομική Επιτροπή Ναυτικού (άρθρο 45). Επίσης, προβλέπεται ότι, διά απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθορίζεται η διαδικασία συμπλήρωσης, διόρθωσης ή διαγραφής εγγραφών επί των ναυτολογίων και των ναυτικών φυλλαδίων των ναυτικών, η διαδικασία επικύρωσης μεταβολών σε αυτά και διενέργειας μεταβολών σε ναυτικά φυλλάδια που αφορούν τη θαλάσσια υπηρεσία ναυτικών σε πλοία υπό ξένη σημαία (άρθρο 46). Στις αρμοδιότητες των Γραφείων Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.) προστίθεται και η μέριμνα για την εξασφάλιση της δωρεάν μετακίνησης με τα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς των ανέργων ναυτικών που είναι εγγεγραμμένοι στους καταλόγους ανεργίας. Οι εγγεγραμμένοι στους καταλόγους ανεργίας του Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιά απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής κομίστρου στα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς. Οι σχετικές υπουργικές αποφάσεις για τη μείωση των κομίστρων ή για τη δωρεάν μετακίνηση των ανέργων ναυτικών επέχουν θέση σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του αρμόδιου κατά περίπτωση φορέα των μέσων μαζικής μεταφοράς, και η ισχύς τους αρχίζει την 1η Ιανουαρίου του έτους κατά το οποίο υπεγράφησαν (άρθρο 47). Περαιτέρω, ανατίθεται στο Ίδρυμα Ευγενίδου η αρμοδιότητα για την έκδοση των διδακτικών βιβλίων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (άρθρο 48).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 49-52), υπό τον τίτλο «Αρμοδιότητες Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής – Σύνθεση και θητεία συλλογικών οργάνων», ρυθμίζονται, ιδίως, ζητήματα συγκρότησης του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής Αιγαίου (άρθρο 49), του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής (άρθρο 50), καθορίζονται εκ νέου οι κατηγορίες δικαιούχων του Αντισταθμίσματος Νησιωτικού Κόστους (Α.ΝΗ.ΚΟ.) (άρθρα 51), και παρατείνεται, αναδρομικώς από 1.1.2020, έως την 30.4.2020, η πιλοτική εφαρμογή του μέτρου του Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.) στα καύσιμα (άρθρο 52).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρα 53-81), υπό τον τίτλο «Θέματα Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων», ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Ειδικότερα, επεκτείνεται η θαλάσσια ζώνη λιμένα στις περιπτώσεις τοποθέτησης ναυδέτων, καθιερώνεται η δυνατότητα άσκησης ενδικοφανούς προσφυγής κατά αποφάσεων των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένος για την παραχώρηση απλής χρήσης των χώρων εντός της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα, εξαιρείται από την έννοια των λιμενικών έργων η εκτέλεση δειγματοληπτικών γεω-

τρήσεων σε θαλάσσιο και χερσαίο χώρο αρμοδιότητας του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. προς συλλογή απαραίτητων επιστημονικών στοιχείων για την τεκμηρίωση μελετών λιμενικών έργων, και προσδιορίζεται εκ νέου η διαδικασία τοποθέτησης και χρήσης πλωτών εξεδρών, με την επιφύλαξη των περιοχών απόλυτης περιβαλλοντικής προστασίας (άρθρα 53-56), παρατείνεται, έως την 31η Δεκεμβρίου 2022, η προθεσμία έκδοσης της υπουργικής απόφασης με την οποία προσδιορίζονται τα όρια της ζώνης Λιμένα των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. (άρθρο 57), ορίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2022 ως καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων νομιμοποίησης των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων, ρυθμίζονται θέματα αναδρομικής παράτασης προθεσμιών για την αδειοδότηση κατασκευών εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων, για την αναστολή εκτέλεσης πρωτοκόλλων κατεδάφισης, διοικητικής αποβολής και επιβολής προστίμων (άρθρα 58-59), και καταργείται το άρθρο 105 του ν. 4504/2017, με το οποίο καθορίζεται το πλαίσιο που διέπει την παροχή λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία (άρθρο 60). Περαιτέρω, καθορίζεται η ζώνη λιμένα στον λιμένα Δάφνης Αγίου Όρους (άρθρο 61), νομιμοποιούνται τα κτήρια της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Κύμης και της Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων του Αρχηγείου του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (άρθρα 62 και 63), και αυξάνονται κατά δύο (2) τα μέλη της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (άρθρο 64). Επίσης, τροποποιούνται οι διατάξεις του ν. 4256/2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» και καθορίζεται εκ νέου το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τα επαγγελματικά και ιδιωτικά τουριστικά πλοία αναψυχής (65-72).

Ειδικότερα, εισάγονται, ιδίως, οι εξής ρυθμίσεις:

- διευκρινίζεται ότι, για τον προσδιορισμό της «ηλικίας» των επαγγελματιών πλοίων αναψυχής, προκειμένου να εφαρμοσθούν οι μειώσεις του ελάχιστου αριθμού των ημερών ναύλωσης που πρέπει να συμπληρώνουν τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής ανά τριετία από την ημερομηνία καταχώρισής τους στο ηλεκτρονικό «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» του άρθρου 2 του ν. 4256/2014, λαμβάνεται υπόψη το έτος ναυπήγησης τους (άρθρο 65)·

- με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις υποβολής στις αρμόδιες αρχές, μέσω καταχώρισης σε ηλεκτρονική εφαρμογή που διασυνδέεται με το ηλεκτρονικό Μητρώο του άρθρου 2 του ν. 4256/2014, όχι μόνον του ναυλοσυμφώνου, όπως ισχύει σήμερα, αλλά και των ενημερω-

μένων καταστάσεων επιβατών και πληροφοριών ιδιόχρησης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, καθώς επίσης και τυχόν μεταβολών των ανωτέρω στοιχείων (άρθρο 66) ·

- μέχρι την έναρξη λειτουργίας της ανωτέρω ηλεκτρονικής εφαρμογής, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής του οποίου προβαίνει σε ίδια χρήση με αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή, υποχρεούται να δηλώνει την ιδιόχρηση στη Λιμενική Αρχή στην περιοχή αρμοδιότητας της οποίας βρίσκεται το πλοίο, τα δε σχετικά στοιχεία καταχωρίζονται και στο Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων του Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α) (άρθρο 67) ·

- καταργείται η υποχρέωση εφοδιασμού με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (Δ.Ε.Κ.Π.Α.) των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής που φέρουν την ελληνική σημαία ή τη σημαία άλλων κρατών-μελών της ΕΕ (άρθρο 68) ·

- για όλα τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, εισάγεται η υποχρέωση τήρησης, από τον Πλοίαρχο ή τον Κυβερνήτη, ενημερωμένης κατάστασης επιβαινόντων, χωρίς να απαιτείται θεώρησή της από λιμενική αρχή, η δε κατάσταση επιβαινόντων πρέπει να βρίσκεται πάντα στο πλοίο και να επιδεικνύεται στις αρμόδιες αρχές, αν ζητηθεί η επίδειξή της (άρθρο 68) ·

- προβλέπεται η υποχρέωση τήρησης χωριστών καταστάσεων επιβατών και πληρώματος για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, στα οποία εργάζονται υπήκοοι κρατών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ή εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) (άρθρο 68) ·

- η υποχρέωση τήρησης ενημερωμένης κατάστασης επιβαινόντων ισχύει και για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας. Στην περίπτωση αυτή, η κατάσταση επιβαινόντων θεωρείται από τη Λιμενική Αρχή στην περιοχή αρμοδιότητας της οποίας βρίσκεται το πλοίο κατά τη διαδικασία λήψης άδειας απόπλου του πλοίου και δήλωσης κατάπλου σε λιμένα προσέγγισης (άρθρο 68) ·

- οι Πλοίαρχοι ή οι Κυβερνήτες των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, υπό ελληνική σημαία ή τη σημαία άλλου κράτους μέλους της ΕΕ, εκτός της δήλωσης κατάπλου στη Λιμενική αρχή του πρώτου λιμένα στον οποίο καταπλέουν στην Ελλάδα από το εξωτερικό και τη Λιμενική Αρχή του τελευταίου λιμένα απόπλου για το εξωτερικό, απαλλάσσονται από την υποχρέωση λήψης απόπλου και δήλωσης κατάπλου στις λιμενικές αρχές των ενδιάμεσων λιμένων προσέγγισης. Η απαλλαγή αυτή δεν ισχύει, αφενός, για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν τη σημαία κράτους εκτός της ΕΕ, αφετέρου, για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία υ-

ποχρεούνται πάντοτε στη λήψη άδειας απόπλου ή δήλωσης κατάπλου στη Λιμενική Αρχή κάθε λιμένα προσέγγισης (άρθρο 69).

Στη συνέχεια, καθορίζονται εκ νέου τα ποσά των επιβαλλόμενων προστίμων και τα ηλεκτρονικά παράβολα που καταβάλλονται στις περιπτώσεις παράβασης διατάξεων του νόμου κατά την εκναύλωση των επαγγελματικών ή ιδιωτικών πλοίων αναψυχής (άρθρο 70).

Ειδικότερα, θεσπίζονται, μεταξύ άλλων, οι εξής ρυθμίσεις:

- μειώνεται το κατώτατο πρόστιμο, από πέντε χιλιάδες (5.000), σε δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ, για παράβαση διατάξεων του νόμου κατά την εκναύλωση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, διατηρείται δε το ανώτατο όριο του επιβαλλόμενου προστίμου σε είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000) ευρώ ·

- επιβάλλεται ειδικό πρόστιμο ύψους τριακοσίων (300) ευρώ στους Πλοιάρχους ή τους Κυβερνήτες πλοίων για τις περιπτώσεις παράβασης των υποχρεώσεών τους ως προς την τήρηση, ενημέρωση και επίδειξη των καταστάσεων επιβατών, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα ·

- επιβάλλεται τριπλάσιο, εν σχέσει προς το ηλεκτρονικό παράβολο που συνυποβάλλεται με την αίτηση καταχώρισης στο ηλεκτρονικό Μητρώο του άρθρου 2 του ν. 4256/2004, πρόστιμο, σε περίπτωση διαπίστωσης, κατόπιν ελέγχου από τη Λιμενική Αρχή, της μη υποβολής αίτησης για την εγγραφή του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής στο εν λόγω Μητρώο

- μειώνεται, κατά το ήμισυ, το επιβαλλόμενο διοικητικό πρόστιμο, αν ο υπόχρεος προς καταβολή προβεί στην καταβολή του προστίμου εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης επιβολής του προστίμου και, σε κάθε περίπτωση, πριν από την άσκηση αίτησης θεραπείας ή ιεραρχικής προσφυγής

- προβλέπεται η δυνατότητα άσκησης προσφυγής ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων κατά των διοικητικών πράξεων επιβολής των προστίμων.

Διευκρινίζεται, εξ άλλου, ότι οι πλοιοκτήτες ή οι εφοπλιστές επαγγελματικών πλοίων αναψυχής που διαθέτουν επαγγελματική άδεια του ν. 2743/1999, υποχρεούνται, εντός τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση έγγραφης ειδοποίησης περί του αριθμού των ημερών ναύλωσης που υπολείπονται για τη συμπλήρωση του ελάχιστου, κατά τον νόμο, αριθμού ημερών ναύλωσης, να προσκομίζουν στην αρμόδια διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το σχετικό αποδεικτικό είσπραξης του ποσού που αντιστοιχεί στις ελλείπουσες ημέρες για την καταχώριση στο ηλεκτρονικό Μητρώο του άρθρου 2 του ν. 4256/2004 (ε-Μητρώο). Επισημαίνεται ότι η μη τήρηση της ανωτέρω προθεσμίας επιφέρει την αυτοδίκαιη παύση ισχύος της επαγγελματικής άδειας των εν λόγω πλοίων. Ορίζεται ρητώς, εξ

άλλου, ότι η προθεσμία των τριών (3) μηνών αρχίζει από την έναρξη ισχύος του νομοσχεδίου στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ανωτέρω έγγραφη ειδοποίηση έχει αποσταλεί πριν από την ημερομηνία αυτή (άρθρο 71). Περαιτέρω, προβλέπεται μεταβατική ρύθμιση δυνάμει της οποίας παρέχεται, κατ' εξαίρεση, η δυνατότητα υποβολής της αίτησης καταχώρισης στο ηλεκτρονικό Μητρώο εντός τρίμηνης αποκλειστικής προθεσμίας, για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής που, κατά την ημερομηνία της 15.9.2019 (καταληκτική ημερομηνία καταχώρισης στο ηλεκτρονικό Μητρώο), διέθεταν επαγγελματική άδεια σε ισχύ του ν. 2743/1999 ή άδεια για την εκτέλεση ταξιδιών με ολική ναύλωση συμφώνως προς την παρ. 8 του άρθρου 15 του ν. 4256/2014 (άρθρο 72). Περαιτέρω, οι πράξεις με τις οποίες διαπιστώθηκε η αυτοδίκαιη παύση ισχύος επαγγελματικών αδειών του ν. 2743/1999 ή αδειών πραγματοποίησης ταξιδιών με ολική ναύλωση λόγω μη υποβολής ή μη εμπρόθεσμης υποβολής αίτησης καταχώρισης στο ηλεκτρονικό Μητρώο ανακαλούνται διά πράξης του οργάνου που τις εξέδωσε, υπό την προϋπόθεση της υποβολής αίτησης καταχώρισης στο ηλεκτρονικό Μητρώο. Οι εν λόγω πράξεις ανάκλησης κοινοποιούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες της φορολογικής και τελωνειακής διοίκησης (άρθρο 72). Επίσης, επιστρέφονται στους υποχρέους τυχόν καταβληθέντα, συνεπεία των πράξεων που ανακαλούνται, ποσά Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) και λοιπές φορολογικές επιβαρύνσεις (άρθρο 72).

Διά των διατάξεων του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 73-81), υπό τον τίτλο «Λοιπές Διατάξεις», ρυθμίζονται, μεταξύ άλλων, ζητήματα συγκρότησης του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (άρθρο 74), και παρατείνεται, έως την 31.10.2021, η δυνατότητα αντικατάστασης του επιτηρητή στα οστρακοαλιευτικά και σπογγαλιευτικά σκάφη που αλιεύουν εκτός των ελληνικών υδάτων, από πρόσωπο που διαθέτει βεβαίωση επιτυχούς φοίτησης της Σχολής Αυτών Καλύμνου και, εάν δεν υπάρχει τέτοιο, από πρόσωπο που διαθέτει άδεια δύτε ή μαθητευόμενου δύτε (άρθρο 75). Ρυθμίζονται, επίσης, ζητήματα ως προς το προσωπικό που υπηρετεί στην Επιτελική Δομή Ε.Σ.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (άρθρο 76) καθώς και ως προς τη διοίκηση και τον διορισμό των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίκου Ναύτου, ενώ συνιστάται σε αυτόν μία (1) θέση νομικού Συμβούλου με έμμισθη εντολή (άρθρο 77). Περαιτέρω, ανατίθενται στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), ως επιπρόσθετες αρμοδιότητες, η ενίσχυση θεσμικών φορέων της ναυτικής παιδείας και εκπαίδευσης καθώς και η ενίσχυση φορέων ή φυσικών και νομικών προσώπων για εθνικούς και κοινωνικούς σκοπούς. Ορίζονται, επίσης, εκ νέου, οι προϋποθέσεις υπό τη σωρευτι-

κή συνδρομή των οποίων δύνανται αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες να καθίστανται προαιρετικά μέλη του (άρθρο 78). Ακόμη, προβλέπεται αναπροσαρμογή κατά ποσοστό 10% των απαριθμούμενων στη σχετική διάταξη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας από την 1.4.2020, ανά δρομολογική περίοδο, και μέχρι τη λήξη της ισχύος τους (άρθρο 79). Τέλος, διά του άρθρου 80 ορίζονται οι καταργούμενες διατάξεις, και διά του άρθρου 81, η έναρξη ισχύος του νόμου.

Β. Η κοινή πολιτική μεταφορών στις θαλάσσιες μεταφορές επιδιώκει την εκπλήρωση τριών στόχων, πρώτον, της ασφάλειας στη θάλασσα, δεύτερον, της διατήρησης ανοιχτών αγορών, τρίτον, της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των λεγόμενων κοινοτικών πλοίων (βλ. την ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς μια νέα θαλάσσια στρατηγική», COM, 96.81.), αποτυπώνεται δε ειδικότερα σε πλείστα όσα κανονιστικά κείμενα της ΕΕ, ορισμένα εκ των οποίων αναφέρονται κατωτέρω (Βλ. Αστ. Πλιάκο, Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2η έκδοση, σελ. 557 επ.. Πρβλ. και την από 31.5.2001 Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας επί του νομοσχεδίου «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες - ν. 2932/2001, όπως και τα σε αυτή παραπεμπόμενα έργα: Kapteyn/ Verloren Van Themaat, Introduction to the Law of the European Communities, Kluwer, 1999, 1174, Greaves, Transport Law in the European Community, London 1991, Gaudet/Bayens, European Transport Law, 1969, Power, EC Shipping Law, London, 1992, Bull/ Stemshaug, (eds.), EC Shipping Policy, Oslo, 1997).

Συμφώνως προς το άρθρο 100 παρ. 2 εδ. α΄ ΣΛΕΕ, «[τ]ο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, μπορούν να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές (...)» (Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σελ. 1-390), και, σε συνδυασμό με τις γενικές διατάξεις της ΣΛΕΕ για τον ανταγωνισμό και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και η διασφάλιση της τήρησης των κανόνων ανταγωνισμού αποτελούν βασικούς στόχους της πολιτικής της ΕΕ και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Συνιστούν, συγχρόνως, τον κεντρικό άξονα της «Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής» (ΟΘΠ) της ΕΕ, που συνιστά «ολιστική προσέγγιση όλων των πολιτικών της ΕΕ που αφορούν τη θάλασσα» (βλ. Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση – κοινή πολιτι-

κή μεταφορών – επισκόπηση). Συμφώνως, εξ άλλου, προς την Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014 «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σελ. 135-145), ως Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της ΕΕ (Integrated Maritime Policy of the EU) ορίζεται πλέον «[...] η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει ως στόχο να προαγάγει τη συντονισμένη και συνεπή λήψη αποφάσεων με σκοπό τη μεγιστοποίηση της βιώσιμης ανάπτυξης, της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής των κρατών-μελών (...) καθώς και τους θαλάσσιους τομείς της, μέσω συνεκτικών και συνδεδεμένων με τη θάλασσα πολιτικών και μέσω της διεθνούς συνεργασίας» (βλ. υπό Ι. άρθρο 3 «Ορισμοί».[3] Οδηγίας 2014/89/ΕΕ, όπ.π.).

Παρατηρείται ότι, ενώ η έμφαση της ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είχε επικεντρωθεί αρχικώς περισσότερο στην ναυσιπλοΐα, παρά στην προστασία των λεγόμενων κοινοτικών σκαφών, στη συνέχεια η ΕΕ εστίασε το ενδιαφέρον της τόσο στην ανάπτυξη των λιμενικών συστημάτων όσο και στην ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού και ταχύτατου ενδοκοινοτικού συστήματος θαλασσίων μεταφορών (common maritime space).

Συγκεκριμένως, η πρώτη δέσμη νομοθετικών μέτρων της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, που ουσιαστικώς υπήγαγε τις θαλάσσιες μεταφορές στην κοινοτική (τότε) έννομη τάξη, περιλαμβάνει τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών» (ΕΕ L 378, της 31.12.1986, σελ. 1-3), και τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 «για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές» (ΕΕ L 378, της 31.12.1986, σελ. 4-13), ο οποίος «ενσωμάτωσε τις θαλάσσιες μεταφορές στην πολιτική του ανταγωνισμού» (βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, τόμ. 1, 5η έκδ., 2005, σελ. 35 επ., και Κ. Παμπούκη, Ναυτιλιακές διασκέψεις και κοινοπραξίες στο δίκαιο του ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, Πρακτικά και Εισηγήσεις του 2ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, 2000, σελ. 205 επ.). Σημειώνεται ότι ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 4056/86 καταργήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1419/2006 του Συμβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2006 «για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές και

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία». Στην ίδια δέσμη μέτρων της ΕΕ ανήκει και ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4057/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 «για τις αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές» (ΕΕ L 378, της 31.12.1986, σελ. 14-20).

Στη συνέχεια, σημαντικό βήμα προς μία κοινή πολιτική στον τομέα της ναυτιλίας αποτέλεσε η πρόταση της 27 Φεβρουαρίου 1991 που υπέβαλε (κατ' άρθρο 149 παρ. 3 της τότε ΣυνθΕΟΚ) η Επιτροπή προς το Συμβούλιο για την υιοθέτηση μιας σειράς Κανονισμών προς τον σκοπό της καθιέρωσης της έννοιας του «κοινοτικού εφοπλιστή», της δημιουργίας ενός παράλληλου προς τα εθνικά νηολόγια «κοινοτικού νηολογίου» («EUROS») και την άρση του εθνικού προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage) (βλ. Α Κιάντου – Παμπούκη, όπ. π., σελ. 35 επ., και Κ. Παμπούκη Οι ναυτιλιακές εταιρίες και το δίκαιο της νηολογήσεως ιδίως στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ΕΕΕυρΔ 1995, σελ. 814 επ.). Στην εν λόγω πρόταση επισημαίνεται, μεταξύ άλλων, ότι «η σύσταση κοινοτικού νηολογίου πρέπει να συμβάλει στη δημιουργία ενός πλαισίου εντός του οποίου θα μπορούν να συγκλίνουν οι προσπάθειες που αναλαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο (...), ότι το δικαίωμα εγγραφής πλοίων στο κοινοτικό νηολόγιο πρέπει να παρέχεται αποκλειστικά σε φυσικά και νομικά πρόσωπα που συνδέονται με κάποιο τρόπο με την Κοινότητα» (Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου για την καθιέρωση κοινοτικού νηολογίου και την ύψωση της κοινοτικής σημαίας σε ποντοπόρα πλοία (91/C 73/09) COM(91) 54 τελικό (1), ΕΕ C 73 της 19.3.1991, σελ. 11).

Ακολούθως, στη δεύτερη δέσμη νομοθετικών μέτρων που υιοθετήθηκε από την ΕΕ εντάσσεται ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ)» (ΕΕ αριθ. L 364 της 12.12.1992, σελ. 7-100), με κύριο στόχο τη σταδιακή απελευθέρωση των ενδομεταφορών (για μία εκτενή ανάλυση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, ιδίως, ως προς το ελληνικό δίκαιο, βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας, Αρμ 1995, σελ. 1 επ., και Κ. Παμπούκη, Οι εταιρίες και η ελευθερία των θαλάσσιων ενδομεταφορών στις Χώρες της Κοινότητας, ΕΕΕυρΔ 1995, σελ. 533 επ.)

Ορόσημα, εξ άλλου, στην πρωτοβουλία της Επιτροπής προς την «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική» της ΕΕ αποτέλεσαν: α. η Πράσινη Βίβλος «Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» (COM/2006/275 τελικό), στην οποία εξετάζονται διάφορες πτυχές της «μελλοντικής ενιαίας θαλάσσιας πολιτικής», με στόχο, μεταξύ άλλων, την αναγωγή της θαλάσσιας οικονομίας σε καινοτόμο και ανταγωνιστικό κλάδο, και β. η Ανακοίνωση της Επιτροπής της 10ης Οκτωβρίου 2007 «Συμπεράσματα από τη διαβούλευση για μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική» (COM/2007/575 τελικό), γνωστή και ως «Γαλάζια Βίβλος», με την οποία καθορίζονται οι στόχοι για το μέλλον της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ. Με την εν λόγω Ανακοίνωση, ειδικότερα, η Επιτροπή υποβάλλει τόσο την πρότασή της για μια «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της ΕΕ» όσο και ένα σχέδιο δράσης (SEC(2007)1278) για τη δημιουργία του «ευρωπαϊκ[ο] [ύ] χώρο[υ] θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα», επισημαίνοντας ότι «(...) τα μέτρα με βάση τις διαφορετικές τομεακές πολιτικές πρέπει να ενταχθούν σε ένα συνεκτικό πλαίσιο πολιτικής» και ότι «δεν ενδείκνυται η τμηματική ανάπτυξη πολιτικής και λήψη αποφάσεων» (COM(2007) 575 τελικό της 10.10.2007).

Στο ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και της «Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής», η Επιτροπή, στην Ανακοίνωσή της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, υπό τον τίτλο «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018», παρουσιάζει τους κύριους στρατηγικούς στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2018 και προσδιορίζει τους βασικούς τομείς στους οποίους οι δραστηριότητες της ΕΕ θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα και την ασφάλεια του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (COM/2009/0008 τελικό). Η εν λόγω Ανακοίνωση συνοδεύεται από νέο σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ενός «ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα» (COM/2009/0010 τελικό) και από μία πρόταση Οδηγίας για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή απόπλου από λιμένες των κρατών μελών (COM/ 2009/ 0011), προς τον σκοπό της υιοθέτησης κοινών μέτρων για τη μείωση της γραφειοκρατίας και τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων. Περαιτέρω, η Επιτροπή, στην Έκθεσή της της 15ης Οκτωβρίου 2009 σχετικά με την πρόοδο της ΟΘΠ (COM/2009/0540 τελικό) επισημαίνει ότι η ΟΘΠ «έχει καθιερωθεί ως νέα προσέγγιση για την ενίσχυση της βέλτιστης ανάπτυξης όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με

τη θάλασσα κατά βιώσιμο τρόπο (...). Τα θεσμικά όργανα της ΕΕ, τα κράτη μέλη και οι περιφέρειες έχουν συγκροτήσει διαχειριστικές δομές για να εξασφαλίσουν ότι οι πολιτικές που σχετίζονται με τη θάλασσα δεν αναπτύσσονται πλέον απομονωμένα και λαμβάνουν υπόψη τις συνδέσεις και τις συνέργειες με άλλους τομείς άσκησης πολιτικής» (βλ. υπό 1. «Εισαγωγή», Έκθεση προόδου επί της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ, SEC(2009)1343 (COM/2009/0540 τελικό)). Αξιοσημείωτη είναι, τέλος, η Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, υπό τον τίτλο «Προς μια ενοποιημένη θαλάσσια πολιτική για καλύτερη διακυβέρνηση στη Μεσόγειο» (COM/2009/0466 τελικό), στην οποία, όχι μόνον υπογραμμίζονται η αναγκαιότητα για τη θέσπιση «ενοποιημένης θαλάσσιας πολιτικής στο πολιτικό πλαίσιο της περιοχής της Μεσογείου» και η σημασία της ενοποιημένης προσέγγισης στη διακυβέρνηση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, αλλά υποδεικνύονται και εναλλακτικές επιλογές για τη βελτίωση της διακυβέρνησης των θαλάσσιων ζητημάτων στην περιοχή της Μεσογείου. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η Λευκή Βίβλος του 2011, υπό τον τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», που επισημαίνει ότι «[ο] απώτερος στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι να συμβάλει στη δημιουργία ενός συστήματος που θα υποστηρίξει την ευρωπαϊκή οικονομική πρόοδο, θα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και θα προσφέρει υπηρεσίες κινητικότητας υψηλής ποιότητας, ενώ θα χρησιμοποιεί αποτελεσματικότερα τους πόρους» [βλ. υπό 1. [1]17, Λευκή Βίβλος, COM/2011/144 τελικό].

Ειδικώς, εξ άλλου, ως προς τις κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή, στην Ανακοίνωσή της για τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (ΕΕ C 013 της 17.01.2004 σελ. 3-12), όπως αυτές επικαιροποιήθηκαν με την Ανακοίνωσή της «για την επικαιροποίηση του παραρτήματος της ανακοίνωσης C(2004) 43 της Επιτροπής – Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών» (ΕΕ 2017/C/ 120/03), έθεσε τα κριτήρια για τη «συμβατότητα» των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με την εσωτερική αγορά και επεσήμανε ως κύριο στόχο τη σπουδαιότητα «(...) να τεθούν οι παράμετροι εντός των οποίων θα εγκρίνονται από την Επιτροπή οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει των κοινοτικών κανόνων και διαδικασιών για τις κρατικές ενισχύσεις».

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τέλος, έχει εγκρίνει σειρά Ψηφισμάτων ως

προς τα ζητήματα της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ, εστιάζοντας, ιδίως, στην επίτευξη συνέργειας μεταξύ των κρατών μελών, στον συντονισμό των κατευθύνσεων και την παράλληλη δράση στους επιμέρους τομείς της. Ενδεικτικώς, αναφέρεται το Ψήφισμα της 12.7.2007 «σχετικά με μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση: ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» (2006/2299 (INI)), στο οποίο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έχοντας λάβει υπόψη την Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής (βλ. COM /2007/ 575, όπ. π.), τόνισε τόσο την αναγκαιότητα για μία «καλύτερη ευρωπαϊκή ναυτιλία με καλύτερα ευρωπαϊκά πλοία (...) μέσω της (...) βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα και της κοινωνικής νομοθεσίας για τους εργαζομένους», όσο και τη διαπίστωση «ότι η προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών ως τρόπου αειφόρου μεταφοράς απαιτεί την ανάπτυξη και την επέκταση των λιμένων και των λιμενικών ζωνών». Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει, εξ άλλου, ζητήσει την απλούστευση του νομικού πλαισίου που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και την εσωτερική ναυσιπλοΐα, την υιοθέτηση μέτρων κατά της κατάχρησης των «σημαίων ευκαιρίας», τη θέσπιση νέων κανόνων σχετικώς με τις κρατικές ενισχύσεις και τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών για τους λιμένες, επιβεβαιώνοντας τη θετική αξιολόγησή του σχετικώς με την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (βλ., ενδεικτικώς, τα Ψηφίσματα 2004/2161(INI), 2009/2095(INI) και 2011/2096(INI). Σημαντικό, εν προκειμένω, είναι και το Ψήφισμα της 2.7.2013 «σχετικά με τη Γαλάζια Ανάπτυξη - Ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης στους τομείς της θάλασσας, της ναυτιλίας και του τουρισμού στην ΕΕ», 2012/2297(INI)).

II. Παρατηρήσεις επί των άρθρων

1. Επί του άρθρου 1 παρ. 2

Με την εν λόγω διάταξη προστίθενται τρία εδάφια «μετά το πρώτο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001». Για λόγους σαφήνειας, θα ήταν σκόπιμη η αναδιατύπωση του συνόλου της παραγράφου 6 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, συμπεριλαμβανομένων σε αυτή και των τριών νέων εδαφίων.

2. Επί του άρθρου 8

Με την εν λόγω ρύθμιση καθορίζονται εκ νέου οι διοικητικές ποινές που επιβάλλονται για την εκτέλεση δρομολογίων για τα οποία δεν έχει εκδοθεί ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης πλοίου ούτε απόφαση έγκρισης δρομολογίων, καθώς και οι κυρώσεις για τη μη εκκίνηση ή τη διακοπή της εκτέλεσης δρομολογίων.

Επισημαίνεται, εν προκειμένω, ότι, βάσει της προτεινόμενης ρύθμισης, οι ποινές που επιβάλλονται δεν επιδέχονται επιμέτρηση (βλ. παρ. 1: «(...) επιβάλλεται (...) πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ», και παρ. 3: «(...) επιβάλλεται (...) πρόστιμο τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ»), ενώ, συμφώνως προς την ισχύουσα ρύθμιση, ο καθορισμός των ποινών παρέχει πεδίο ευελιξίας στο όργανο που επιβάλλει τις ποινές (βλ. άρθρο ενδέκατο παρ. 3 του ν. 2932/2001: «Οι παραβάτες των διατάξεων (...) τιμωρούνται (...) με πρόστιμο από τριάντα χιλιάδες ευρώ μέχρι τριακόσιες χιλιάδες ευρώ, αναλόγως με τη συχνότητα και τη βαρύτητα της παράβασης»).

3. Επί του άρθρου 10 παρ. 8

Διά της εν λόγω ρύθμισης ανατίθεται στον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π.) του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η αρμοδιότητα της πιστοποίησης των πλοίων υπό Ελληνική σημαία, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων ο έλεγχος των οποίων ανατίθεται σε εξουσιοδοτημένους, από το Υπουργείο, οργανισμούς (νηογνώμονες). Ειδικώς, διά της παραγράφου 8 παρέχεται η δυνατότητα στον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π.) και στα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων (Τ.Κ.Ε.Π.) να διενεργούν πρόσθετο έλεγχο επί των πλοίων που υπόκεινται σε έλεγχο και επιθεώρηση από νηογνώμονες, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα πλοία έχουν υποστεί σοβαρή βλάβη ή ζημία, προκειμένου να διαπιστώνεται και από κρατική αρχή η βλάβη ή η ζημία καθώς και η αποκατάστασή τους.

Επισημαίνεται συναφώς ότι, συμφώνως προς το άρθρο 39 ΚΔΝΔ (Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, κυρωθέντος διά του ν.δ. 187/1973), μπορεί να ανατίθενται η πιστοποίηση πλοίων, η γενική ή μερική επιθεώρηση, η αναγνώριση επιβατηγών πλοίων ως ελληνικών «(...) καθώς και κάθε άλλη πράξη απαραίτητη για τη διαπίστωση της συμμόρφωσης τους με την ισχύουσα νομοθεσία στο σύνολο τους ή εν μέρει σε εξουσιοδοτημένους από την Ελλάδα οργανισμούς με γραπτή συμφωνία» (άρθρο 39 παρ. 1α). Σε εφαρμογή του άρθρου 39 του ΚΔΝΔ εκδόθηκε το π.δ. 103/2011 για τους οργανισμούς επιθεώρησης – ελέγχου πλοίων, προς τον σκοπό της θέσπισης μέτρων «τα οποία πρέπει να ακολουθούνται από τις αρμόδιες αρχές στις σχέσεις τους με τους οργανισμούς που είναι επιφορτισμένοι με την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση πλοίων, με στόχο τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, προωθώντας, ταυτόχρονα, το στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών» (βλ. άρθρο 1 του π.δ. 103/2011). Το εν λόγω π.δ. θέτει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες δύναται εγχώριος ή ξένος νηογνώμο-

νας να αναγνωρισθεί από το ελληνικό κράτος ως φορέας πιστοποίησης πλοίων, το δε πλαίσιο και οι προϋποθέσεις για την αναγνώριση ενός νηογνώμονα ως φορέα ελέγχου και πιστοποίησης καθορίζονται διά της Υ.Α. 4113.297/01/2012 (όπως τροποποιήθηκε διά της Υ.Α. 2222.1.-3/57907/2018). Επισημαίνεται, εξ άλλου, ότι ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων καθίσταται, «εκ παραλλήλου, ως εποπτική αρχή των αναγνωρισθέντων νηογνώμωνων» (βλ. Μ. Βρανικού - Ευ. Δεμεστίχα, Ναυτιλιακό Δίκαιο, β' έκδ., Αθήνα 2017).

Σε επίπεδο δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Κανονισμός (ΕΚ) 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 εισάγει τους κοινούς κανόνες και πρότυπα που διέπουν τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και εφαρμόζονται από αυτούς (ΕΕ L 131 της 28.05.2009 σελ. 11-23). Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 788/2014 της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2014 (ΕΕ L 214 της 19.07.2014, σελ.12-24), θέτει τους κανόνες για την επιβολή προστίμων και χρηματικών ποινών καθώς και για την ανάκληση της αναγνώρισης οργανισμών επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων συμφώνως προς τα άρθρα 6 και 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 391/2009.

Ο «εποπτεύων» φορέας των ευρωπαϊκών νηογνώμωνων είναι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), ο οποίος, μεταξύ άλλων, επιθεωρεί τους νηογνώμονες που συγκαταλέγονται στους «Αναγνωρισμένους Οργανισμούς» των κρατών μελών της ΕΕ (website europa.eu.agencies.emsa).

Σε διεθνές, εξ άλλου, επίπεδο, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών (International Maritime Organization - IMO) παρέχει τις κατευθυντήριες γραμμές για την υιοθέτηση κανόνων που αφορούν, μεταξύ άλλων, την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα, την προστασία από τη ρύπανση στη θάλασσα, την τήρηση προτύπων στη ναυπηγική, κ.λπ. (βλ., ενδεικτικώς, τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (Safety Of Life At Sea - SOLAS), κυρωθείσα διά του ν. 1045/1980, και τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία του 1973 - Maritime Pollution (MARPOL), κυρωθείσα διά του ν. 1269/1982). Συμφώνως προς τις υπ' αριθ. Α.1070(28) αποφάσεις της Συνέλευσης του Οργανισμού της 4ης Δεκεμβρίου 2013 (ως προς τους «επιθεωρητές του κράτους σημαίας») προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «Το κράτος σημαίας θα πρέπει να καθορίζει και να τεκμηριώνει τις ευθύνες, την εξουσία και τη σχέση όλων των μελών του προσωπικού που διαχειρίζονται, εκτελούν και επαληθεύουν τις εργασίες που αφορούν και επηρεάζουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης» (βλ. Resolution A.1070(28) adopted on 4 December 2013, IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE), σελ. 10 επ.). Διά των υπ'

αριθ. Α.1120(30) αποφάσεων της Συνέλευσης του Οργανισμού της 4ης Δεκεμβρίου 2017, που θέτουν τις κατευθυντήριες γραμμές για την επιθεώρηση των πλοίων συμφώνως προς τη Σύμβαση MARPOL, υποδεικνύονται οι τύποι των επιθεωρήσεων που εφαρμόζονται στο «εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης πλοίων» που ισχύει μεταξύ των κρατών μελών του ΔΝΟ, και, ειδικότερα, στην παράγραφο 4.7. αναφέρονται οι επιπρόσθετοι έλεγχοι (βλ. Resolutions of the Assembly A.1120(30) adopted on 6 December 2017, SURVEY GUIDELINES UNDER THE HARMONIZED SYSTEM OF SURVEY AND CERTIFICATION (HSSC) 2017, σελ. 15). Επισημαίνεται, παρενθετικώς, ότι στην Αιτιολογική Έκθεση του νομοσχεδίου αναφέρονται οι ανωτέρω αποφάσεις με τον εσφαλμένο αριθμό Α.1130(20), αντί του ορθού Α.1120(30).

Υπό το φως των ανωτέρω, στο πλαίσιο της ρύθμισης της παραγράφου 8 του άρθρου 10, κρίνεται σκόπιμη τόσο η αποσαφήνιση των προϋποθέσεων που πρέπει να συντρέχουν για τη διενέργεια πρόσθετων ελέγχων από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π.) ή από τα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων (Τ.Κ.Ε.Π), όσο και ο ρητός καθορισμός των κριτηρίων αξιολόγησης του «είδους και του εύρους της βλάβης ή της ζημίας» πλοίων επί του οποίων διενεργούνται οι πρόσθετοι έλεγχοι.

4. Επί του άρθρου 17

Με το άρθρο 17 τροποποιείται το άρθρο 157 παρ. 5 του ΚΔΝΔ (Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, κυρωθέντος διά του ν.δ. 187/1973), ως εξής: «Εάν η παράβαση [των διατάξεων των Γενικών και των Ειδικών Κανονισμών Λιμένων] αφορά σε πλοίο (...) αφαιρείται από τον παραβάτη το έγγραφο (...) του υπό την κυριότητα ή νομή του παραβάτη πλοίου (...).».

Η εν λόγω κύρωση μέχρι σήμερα αναφέρεται στην αφαίρεση των ναυτιλιακών εγγράφων των πλοίων που τελούν «υπό την κυριότητα ή κατοχή» των παραβατών. Τα έγγραφα στα οποία αναφέρεται η ρύθμιση είναι τα, κατά το άρθρο 46 του ΚΔΝΔ (ν.δ. 187/1973), ναυτιλιακά έγγραφα με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε πλοίο που εκτελεί πλόες. Μεταξύ αυτών, το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου, το οποίο, κατ' άρθρο 7 του ΚΔΝΔ (ν.δ. 187/1973), περιέχει τα στοιχεία εξειδίκευσής του (όνομα, χωρητικότητα, αριθμό και λιμένα νηολόγησης, κ.λπ.) και τα στοιχεία του πλοιοκτήτη. Στα εν λόγω έγγραφα περιλαμβάνεται, επίσης, και το πιστοποιητικό ασφαλείας, διά του οποίου πιστοποιείται η ικανότητα του πλοίου προς ασφαλή ναυσιπλοΐα (βλ. άρθρο 31 του ΚΔΝΔ). Κατά τα άρθρα 32 επ. του ΚΔΝΔ (ν.δ. 187/1973), εξ άλλου, το πλοίο υπόκειται σε γενική επιθεώρηση από άποψη ναυπηγική, μηχανολογική, ηλεκτρολογική, ναυτιλιακή, τηλεπικοινωνιακή, υγειονομική,

πληρότητας και κατάστασης σωστικών μέσων και εν γένει ασφάλειας πλοίου και επιβαινόντων, καθώς και σε τακτικές και επαναλαμβανόμενες επιθεωρήσεις, προκειμένου να διαπιστώνεται η χορήγηση ή η διατήρηση σε ισχύ των εν λόγω πιστοποιητικών, είτε πρόκειται για πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, είτε για πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης, ειδικώς για τα υπό ελληνική σημαία πλοία. Τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου πρέπει να βρίσκονται σε ισχύ καθ' όλη τη διάρκεια εκτέλεσης πλου, και να φυλάσσονται διαρκώς επί του πλοίου, δεδομένου ότι, αφενός, αποδεικνύουν την εθνικότητα του πλοίου και τον πλοιοκτήτη του, αφετέρου, πιστοποιούν την αξιοπλοΐα του. Συμφώνως, εξ άλλου, προς το άρθρο 42 του ΚΙΝΔ (Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου - ν. 3816/1958), ο πλοίαρχος του πλοίου οφείλει να έχει στο πλοίο τα εν λόγω ναυτιλιακά έγγραφα (ιδίως, μεταξύ άλλων, το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου).

Συμφώνως προς την αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο (σελ. 8), «με το άρθρο 17 θεραπεύεται η δυσλειτουργία στην εφαρμογή των διατάξεων σε περιπτώσεις παραβάσεων των Γενικών Κανονισμών Λιμένων αριθ. 20 και αριθ. 38, όπου ο παραβάτης είναι μισθωτής του πλοίου (θαλασσίου μέσου αναψυχής και μηχανοκίνητης λέμβου/ταχυπλόου μικρού σκάφους, αντίστοιχα), έχοντας, ως εκ τούτου, την κατοχή του. Ως εξασφάλιση για την απαίτηση του Δημοσίου, παρακρατούνται τα έγγραφα του πλοίου. Ωστόσο η παρακράτηση εγγράφων πλοίων, που δεν ανήκει στον παραβάτη ή που δεν υπόκειται σε εκμετάλλευση από εκείνον, έρχεται σε αντίθεση με την αρχή της νομιμότητας, διότι κατ' αυτόν τον τρόπο επιβάλλεται κύρωση σε πρόσωπο διάφορο του παραβάτη. Πρέπει τα έγγραφα του πλοίου να αφαιρούνται από τον παραβάτη-νόμιμο κάτοχό τους και σε αυτόν να επιστρέφονται, εφόσον δεν διαθέτει Α.Φ.Μ. Εξάλλου, δεν είναι δυνατή η φυσική αφαίρεση νομιμοποιητικών εγγράφων πλοίου από πρόσωπο που δεν τα κατέχει νόμιμα».

Εν προκειμένω, επισημαίνονται τα εξής, ως προς την εφαρμογή της ως άνω κύρωσης μόνον έναντι κυρίου ή νομέα πλοίου, αποκλεισμένου του κατόχου:

α. Το πλοίο είναι «εξ ορισμού κινητό πράγμα και επομένως υπάγεται στο ουσιαστικό δίκαιο των κινητών ως προς το περιεχόμενο και την προστασία της κυριότητας και τα δικαιώματα του νομέα [...]. Νομή πλοίου είναι η με διάνοια κυρίου κατοχή του» (βλ. Λ. Γεωργακόπουλο, Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα, 2006, σελ. 424 επ.).

Όπως έχει κριθεί και νομολογιακώς, «από τις διατάξεις των άρθρων 105 και 106 ΚΙΝΔ προκύπτει ότι ο Κώδικας διακρίνει τρία πρόσωπα, των οποίων το ενδιαφέρον αναφέρεται στο πλοίο και ειδικότερα στο πλοίο που ενεργεί

ναυτιλιακές "επί κέρδει" εργασίες: 1) τον κύριο του πλοίου, που απλώς έχει την κυριότητα, χωρίς συγχρόνως και να εκμεταλλεύεται το πλοίο, 2) τον πλοιοκτήτη, στο πρόσωπο του οποίου συμπίπτουν κυριότητα και εκμετάλλευση του πλοίου και 3) τον εφοπλιστή, δηλαδή εκείνον, που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίου, που ανήκει σε άλλον (ΑΠ 48/1988)» (ΑΠ 1988/2014).

Κύριος, συνεπώς, του πλοίου «είναι εκείνος που έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο, και το δικαίωμα έχει εγγραφεί σε ειδικό βιβλίο, το νηολόγιο (...), [υπό την] αρνητική προϋπόθεση, να μη το εκμεταλλεύεται ο ίδιος» (βλ. Ι. Ρόκα - Γ. Θεοχαρίδη, Ναυτικό Δίκαιο, 3η έκδ. 2015, σελ. 67-68). Πλοιοκτήτης είναι ο κύριος του πλοίου που το εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό. Εφοπλιστής είναι «αυτός που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό πλοίο που ανήκει σε άλλον» (βλ. Ι. Ρόκα - Γ. Θεοχαρίδη, όπ. π., σελ. 67-68). Η εκμετάλλευση αυτή «μπορεί να στηρίζεται είτε σε έννομη σχέση εμπράγματος ή ενοχική (επικαρπία, μίσθωση κ.λπ.), είτε σε απλή πραγματική κατάσταση. Βασική πάντως προϋπόθεση του εφοπλισμού είναι ότι ο εφοπλιστής έχει τη βούληση να ασκεί, και ασκεί όντως, για λογαριασμό του τη ναυτιλιακή επιχείρηση που συγκροτεί το πλοίο και, εκτός από την απόλαυση των κερδών επωμίζεται απεριόριστα και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευσή του. (...) ο εφοπλιστής οφείλει να δηλώσει στη λιμενική αρχή του τόπου νηολόγησης από κοινού με τον κύριο του πλοίου, ότι ο πρώτος θα εκμεταλλεύεται τούτο για δικό του λογαριασμό. Εάν δεν γίνει η δήλωση αυτή, παράγεται μαχητό τεκμήριο ότι ο κύριος του πλοίου εκμεταλλεύεται το πλοίο για δικό του λογαριασμό, ότι δηλαδή είναι πλοιοκτήτης (...). Είναι δε ζήτημα πραγματικό σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ποιος πράγματι έχει την εκμετάλλευση του πλοίου, δηλαδή ο κύριος αυτού ή τρίτος (Ολ. Α.Π. 5/1996, ΑΠ 5/2009)» (ΑΠ 1988/2014). Εξ ορισμού, συνεπώς, ο εφοπλιστής δεν ταυτίζεται με τον κύριο του πλοίου · είναι κάτοχος του πλοίου.

Ιδιαίτερη διάδοση παρουσιάζουν οι συμβάσεις διαχείρισης πλοίων άλλων, υπό τις εξής μορφές: α) οι συμβάσεις τεχνικής διαχείρισης πλοίων άλλων, στις οποίες τρίτο πρόσωπο, πλην του πλοιοκτήτη, αναλαμβάνει τη συντήρηση, τον εξοπλισμό και την επάνδρωση του πλοίου, και β) οι συμβάσεις τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης πλοίων άλλων, στις οποίες τρίτο πρόσωπο, πλην του πλοιοκτήτη, έχει επιπλέον την επιμέλεια της εκναύλωσης, της είσπραξης των ναύλων, της πληρωμής των εξόδων και της συναγωγής των οικονομικών αποτελεσμάτων τους. «Η ενοχική σχέση που συνδέει τον διαχειριστή και τον πλοιοκτήτη είναι μίσθωση ανεξάρτητων υπηρεσιών, στην οποία εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις του ΑΚ για την εντολή. Ο

διαχειριστής συναλλάσσεται με τους ενδιαφερομένους για το πλοίο τρίτους στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, είναι δηλαδή άμεσος αντιπρόσωπός του (...). Εφόσον λοιπόν ο διαχειριστής ενεργεί στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, δεν καθίσταται υποκείμενο κάθε δικαιοπραξίας συναπτόμενης με την ιδιότητα του αυτή και κατ' επέκταση δεν ενέχεται ο ίδιος για την εκπλήρωσή της. Έχει προσωπική ευθύνη μόνο, όταν δεν δηλώνει ρητά ότι ενεργεί για τον πλοιοκτήτη και δεν προκύπτει από τις περιστάσεις ότι επιχειρεί τη σχετική δικαιοπραξία γι' αυτόν (ΑΠ 57/2002, ΑΠ 476/1991, ΑΠ 1382/1989), καθώς και όταν η δικαιοπραξία υπερβαίνει τα όρια της εξουσίας του. Ο διαχειριστής διαφέρει από τον εφοπλιστή, ο οποίος (...) εκτελεί με ξένο πλοίο ναυτιλιακές εργασίες στο όνομά του και είναι υποκείμενο των σχετικών με την εκμετάλλευση ξένου πλοίου δικαιοπραξιών» (ΑΠ 1988/2014). Συνεπώς, ούτε ο διαχειριστής ταυτίζεται με τον κύριο του πλοίου· είναι κάτοχος του πλοίου.

Ως προς τη ναύλωση, εξ άλλου, του πλοίου, το άρθρο 107 ΚΙΝΔ ορίζει ότι: «[η] σύμβασις ναυλώσεως έχει ως αντικείμενον την έναντι ανταλλάγματος: α) Χρησιμοποίησιν του πλοίου εν όλω (ολική ναύλωσις) ή εν μέρει (μερική ναύλωσις) προς ενέργειαν θαλασσίας μεταφοράς, β) Μεταφοράν πραγμάτων δια θαλάσσης (σύμβασις μεταφοράς πραγμάτων), γ) Μεταφοράν επιβατών δια θαλάσσης (σύμβασις μεταφοράς επιβατών)».

Ειδικώς ο «μισθωτής “γυμνού” πλοίου (bare boat charterer και charterer by demise) είναι εφοπλιστής, επειδή, όσο διαρκεί η σύμβαση, έχει την κατοχή και τον πλήρη έλεγχο της εκμετάλλευσης του πλοίου» (βλ. Ι. Ρόκα - Γ. Θεοχαρίδη, όπ. π. σελ. 69, βλ., επίσης, και ΑΠ 1509/2011).

Το πεδίο της ευθύνης του εκναυλωτή ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 134 επ. του ΚΙΝΔ. Ειδικότερα, «[ο] εκναυλωτής ευθύνεται δια το πταίσμα των υπ' αυτού προστηθέντων, ιδία του πλοιάρχου και του πληρώματος, ως διά ιδιον αυτού πταίσμα. Εάν η ζημία προεκλήθη εκ πράξεως ή παραλείψεως περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον διά ιδιον αυτού πταίσμα» (άρθρο 138 του ΚΙΝΔ). Συνεπώς, ο εκναυλωτής, ο οποίος, κατά περίπτωση, είναι είτε κύριος (πλοιοκτήτης), είτε κάτοχος του πλοίου, υπέχει ευθύνη για κάθε πταίσμα των προστηθέντων του, με εξαίρεση το ναυτικό πταίσμα, δηλαδή, το πταίσμα κατά τη ναυτική διεύθυνση του πλοίου, για το οποίο την ευθύνη φέρει ο κυβερνήτης ή ο πλοίαρχος του πλοίου αναψυχής.

«Πλοίαρχος», εξ άλλου, είναι, συμφώνως προς το άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 4256/2014, το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής (υποπαρ. θ'), ενώ, ως «κυβερνήτης» νοείται (υποπαρ. ι'): α. για μεν τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, τα

οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει τα κατά τον νόμο απαιτούμενα προσόντα για τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής (περίπτ. αα.), β. για τα ιδιωτικά δε πλοία αναψυχής, ως Κυβερνήτης νοείται το πρόσωπο που ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και διαθέτει τα προσόντα, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στον νόμο (περίπτ. ββ.). Σημειωτέον ότι ο Κυβερνήτης έχει όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία για τον Πλοίαρχο. Τόσο ο πλοίαρχος, συνεπώς, όσο και ο κυβερνήτης είναι κάτοχοι του πλοίου αναψυχής.

Παρατηρείται, κατά τα ανωτέρω, ότι η προτεινόμενη ρύθμιση δεν καταλαμβάνει τους πιθανούς νόμιμους κατόχους ενός πλοίου, οι οποίοι, όχι μόνον φέρουν την ευθύνη για τη φύλαξη των εν λόγω ναυτιλιακών εγγράφων επί του πλοίου, αλλά έχουν και τον χειρισμό και τη διακυβέρνηση του πλοίου, όπως ο πλοίαρχος, ο κυβερνήτης, ο ναυλωτής και, κατά περίπτωση, ο εκναυλωτής. Αντιστοίχως, ο κύριος ή ο νομέας του πλοίου κατ' εξαίρεση μόνο βαίνουν επί του πλοίου που ενέχεται στις περί των ο λόγος παραβάσεις.

Παρατηρείται, επίσης, ότι, υπ' αυτή την έννοια, δημιουργείται προβληματισμός ως προς την τήρηση της αρχής της νομιμότητας κατά τρόπο αντίστροφο εκείνου που περιγράφεται, κατά τα ως άνω, στην αιτιολογική έκθεση. Και τούτο, διότι η προτεινόμενη ρύθμιση έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της εφαρμογής της επιβαλλόμενης κύρωσης (δηλαδή, της αφαίρεσης των ως άνω ναυτιλιακών εγγράφων), στο μέτρο που αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της πρόσωπα που τελούν την τιμωρούμενη παράβαση (ως έχοντα, κατά περίπτωση, τη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου), για τον λόγο ότι δεν είναι νομείς ή κύριοι του πλοίου (αλλά μόνον κάτοχοί του). Οι εν λόγω παραβάσεις, ωστόσο, άπτονται, ιδίως, της διακυβέρνησης και του χειρισμού του πλοίου, και όχι, κατ' αρχήν, των υποχρεώσεων του κυρίου του πλοίου.

6. Επισημαίνεται, επίσης, ότι χρήζει διευκρίνισης η διάταξη που αναφέρεται στην (αρνητική) προϋπόθεση για την επιβολή της κύρωσης, δηλαδή, στην περίπτωση κατά την οποία ο παραβάτης δεν διαθέτει αριθμό φορολογικού μητρώου.

Ειδικότερα, ερωτάται αν η εν λόγω ρύθμιση περιλαμβάνει μόνο τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο παραβάτης δεν διαθέτει ελληνικό αριθμό φορολογικού μητρώου ή και τις περιπτώσεις προσώπων που διαθέτουν αριθμό φορολογικού μητρώου άλλου κράτους-μέλους της ΕΕ. Η εν λόγω διευκρίνιση είναι κρίσιμη, δεδομένου ότι δυνατότητα ναύλωσης τουριστικών σκαφών αναψυχής διαθέτουν και υπήκοοι κρατών-μελών της ΕΕ, τα στοιχεία των ο-

ποίων είναι διαθέσιμα στο μέτρο που είναι εγγεγραμμένοι στο διαδικτυακό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τον φόρο προστιθέμενης αξίας (VIES) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

γ. Τέλος, επισημαίνεται ότι, διά της προτεινόμενης διάταξης που τροποποιεί το άρθρο 157 παρ. 5 του ΚΔΝΔ, δημιουργούνται, ενδεχομένως, ερμηνευτικά προβλήματα κατά την εφαρμογή άλλων νομοθετικών ρυθμίσεων οι οποίες παραπέμπουν στην εν λόγω διάταξη του ΚΔΝΔ.

Τέτοια περίπτωση συνιστά το άρθρο 29 παρ. 5 του ν. 3153/2003, το οποίο ορίζει ότι «στον πλοίαρχο ή στα άλλα μέλη του πληρώματος του πλοίου, που είναι επιφορτισμένα με την παραλαβή, παράδοση και γενικά τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων», δηλαδή, σε πρόσωπα που είναι κάτοχοι, και όχι νομείς ή κύριοι του πλοίου, «επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 157 του Κ.Δ.Ν.Δ.» για την παράβαση των οικείων διατάξεων (ειδικότερα, για την περίπτωση «υπαίτιας καταστροφής, βλάβης, απώλειας ή υπερήμερης παράδοσης των ταχυδρομικών αντικειμένων»).

5. Επί του τίτλου του Κεφαλαίου Α΄ του Μέρους Γ΄

Ο τίτλος του εν λόγω Κεφαλαίου πρέπει να αναδιατυπωθεί στο γραμματικώς ορθό: «Πρόσληψη στελεχών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.».

6. Επί του άρθρου 19 παρ. 2

Διά των εν λόγω ρυθμίσεων ορίζεται ότι οι Αξιωματικοί ειδικότητας Υγειονομικού ειδικής κατηγορίας με ειδικότητα Ψυχολόγου προέρχονται στο εξής τόσο από αποφοίτους της Στρατιωτικής Σχολής Αξιωματικών Σωμάτων όσο και, κατόπιν σχετικού διαγωνισμού που προκηρύσσεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, από ιδιώτες ψυχολόγους. Αντίστοιχες ρυθμίσεις εισάγονται και ως προς τους Αξιωματικούς με ειδικότητα Οικονομικού και εκείνους με ειδικότητα Νομικού.

Επισημαίνεται, ενημερωτικώς, ότι ειδική νομοθετική πρόβλεψη ως προς τη συμμετοχή του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (Α.Σ.Ε.Π.) στη διαδικασία πλήρωσης θέσεων μόνιμου μη πολιτικού προσωπικού του Λιμενικού Σώματος απαντά στις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 2 του ν. 3812/2009, συμφώνως προς τις οποίες, «[ό]που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις ένσταση για την επιλογή του μη πολιτικού προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, των Δόκιμων Πυροσβεστών Γενικών Υπηρεσιών, των Ειδικών Φρουρών, των Συνοριακών Φυλάκων και των Συνοριακών Φυλάκων ορισμένου χρόνου της Ελληνικής Αστυνομίας, αυτή ασκείται ενώπιον του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (Α.Σ.Ε.Π.), με την τήρηση της διαδικασίας και των προθεσμιών που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις».

7. Επί του άρθρου 25

Στην παράγραφο 5 στοιχ. (ιδ).(αα) του άρθρου 115, όπως προτείνεται να τροποποιηθεί διά του άρθρου 25 παρ. 1 του νομοσχεδίου, το εδάφιο «(αα) η γνώση της επίσημης γλώσσας ή τοπικής διαλέκτου και άλλων ξένων γλωσσών, η οποία να έχουν καταχωρηθεί στον ατομικό φάκελο (...)» πρέπει να αντικατασταθεί επί το γραμματικώς ορθό: «(αα) η γνώση της επίσημης γλώσσας ή τοπικής διαλέκτου και άλλων ξένων γλωσσών, η πιστοποίηση της οποίας να έχει καταχωρισθεί στον ατομικό φάκελο (...)».

8. Επί του άρθρου 32

Η προτεινόμενη ρύθμιση, με την οποία αντικαθίσταται το άρθρο 21Α του ν. 2946/2001, ορίζει ότι «1. Εκπαιδευτικοί της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που είναι σύζυγοι στρατιωτικών των ενόπλων δυνάμεων και των στελεχών του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, δύναται να αποσπώνται με αίτησή τους, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας, σε εκπαιδευτική μονάδα της πόλης όπου βρίσκεται η έδρα της στρατιωτικής μονάδας, Λιμενικής Αρχής ή σε εκπαιδευτική μονάδα που απέχει έως είκοσι (200 χιλιόμετρα από τη στρατιωτική μονάδα ή Λιμενική Αρχή που υπηρετεί ο/η σύζυγός τους και για όσο χρόνο υπηρετεί ο/η σύζυγος στη μονάδα αυτή. Σε περίπτωση που ο/η σύζυγος υπηρετεί σε νησί, η κατά το προηγούμενο εδάφιο απόσπαση δεν μπορεί να διενεργείται εκτός νησιού».

Συναφώς επισημαίνονται τα εξής: Μολονότι και ο τίτλος του άρθρου είναι «Συνυπηρέτηση εκπαιδευτικών-συζύγων ή συμβιούντων στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.», η ως άνω διάταξη αναφέρεται μόνο σε συζύγους, και όχι σε πρόσωπα που βρίσκονται σε σύμφωνο συμβίωσης. Η Αιτιολογική Έκθεση αναφέρεται διαζευκτικώς σε σύζυγο ή «συμβιούντα» ή συμβιούσα». Όπως φαίνεται, η βούληση του νομοθέτη είναι να εξομοιώσει στο θέμα της συνυπηρέτησης τους εκπαιδευτικούς που είναι σύζυγοι στρατιωτικών των ενόπλων δυνάμεων και στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με τους εκπαιδευτικούς που έχουν συνάψει σύμφωνο συμβίωσης με αυτά τα στελέχη. Ο όρος «συμβιούντες» που χρησιμοποιείται τόσο στον τίτλο της προτεινόμενης ρύθμισης όσο και στην Αιτιολογική Έκθεση έχει την έννοια της συμβίωσης, ανεξαρτήτως του αν αυτή λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο του συμφώνου συμβίωσης του ν. 4356/2015 ή αν είναι ελεύθερη. Ορθότερο κρίνεται, προς αποφυγή παρερμηνειών, να υιοθετηθεί ο όρος «σύμβιος» ή «σύμβιοι» (βλ. Απ. Γεωργιάδη, Οικογενειακό Δίκαιο, 2017, σελ. 110 επ.) ή η φράση «πρόσωπο που έχει συνάψει σύμφωνο συμβίωσης». Σημειώνεται, εξ άλλου, ότι ο ν. 4356/2015 υιοθετεί τον όρο «μέρος/η του συμφώνου συμβίωσης».

Περαιτέρω, συμφώνως προς το άρθρο 12 εδ. α΄ του ν. 4356/2015, «Άλλες διατάξεις νόμων που αφορούν αξιώσεις των συζύγων μεταξύ τους, καθώς και αξιώσεις, παροχές και προνόμια έναντι τρίτων ή έναντι του Δημοσίου εφαρμόζονται αναλόγως και στα μέρη του συμφώνου, εφόσον δεν υπάρχει διαφορετική ειδική ρύθμιση στον παρόντα ή άλλο νόμο». Συνεπώς, η προτεινόμενη ρύθμιση ισχύει, δυνάμει του άρθρου 12 εδ. α΄ του ν. 4356/2015, και για τα πρόσωπα που συνδέονται με σύμφωνο συμβίωσης. Θα ήταν, πάντως, χρήσιμο να συμπληρωθεί η προτεινόμενη ρύθμιση με τη ρητή αναφορά στα πρόσωπα που τελούν σε σύμφωνο συμβίωσης, διαζευκτικώς προς τους συζύγους.

9. Επί του άρθρου 47 παρ. 1

Με την εν λόγω διάταξη προστίθεται παράγραφος, υπό στοιχείο «στ», στο άρθρο 4 του α.ν. 192/1936, διά του οποίου καθορίζονται οι αρμοδιότητες εν γένει των Γραφείων Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.), με κυριότερη εξ αυτών τη μέριμνα για την εξεύρεση εργασίας στους «εργάτες θαλάσσης». Συμφώνως, εξ άλλου, προς τα άρθρα 93-95 του ΚΔΝΔ, η εύρεση εργασίας των Ελλήνων ναυτικών ενεργείται υποχρεωτικώς μέσω γραφείων εύρεσης ναυτικής εργασίας.

Μολονότι σήμερα μοναδικός δημόσιος φορέας αναζήτησης ναυτικής εργασίας, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, είναι το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας Πειραιώς (ιδρυθέντος διά του α.ν. 192/1936, η δε λειτουργία του διέπεται από την υπ' αριθ. 70055/2703/1982 απόφαση του Υ.Ε.Ν), κρίνεται σκόπιμη, για λόγους ακώλυτης εφαρμογής της διάταξης, η σχετική ρύθμιση να αναφέρεται γενικώς σε γραφεία ευρέσεως ναυτικής εργασίας και, στο τέλος του εδαφίου β΄ της παρ. 1 του άρθρου 47, να τεθεί η αντωνυμία «του» στον πληθυντικό αριθμό («τους»).

10. Επί του άρθρου 53

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προστίθεται στο άρθρο 20 του ν. 2971/2001 (Α΄ 285) παρ. 3, η οποία έχει ως εξής: «3. Στις περιπτώσεις τοποθέτησης ναυδέτων όπως αυτή προβλέπεται στο ν. 4504/2017 (...)». Για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας, η παραπομπή στον ν. 4504/2017 πρέπει να γίνει σε συγκεκριμένο άρθρο, το οποίο, εν προκειμένω, φαίνεται ότι είναι το άρθρο 103.

11. Επί των άρθρων 62 και 63 παρ. 3

Συμφώνως προς το άρθρο 62, «Χαρακτηρίζονται νομίμως υφιστάμενα κατά θέση, χρήση και δόμηση, το σύνολο των εγκαταστάσεων των κτιρίων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Κύμης ως έχει (...)». Η παράγραφος 3 του άρθρου 63 ορίζει ότι «Χαρακτηρίζονται νομίμως υφιστάμενα κατά θέση, χρήση και δόμηση, το σύνολο των εγκαταστάσεων των κτιρίων της Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ (...)».

Παρατηρείται, συναφώς, ότι δεν καθίσταται σαφές αν εν προκειμένω εξετάζεται η συνδρομή των προϋποθέσεων για τη ρύθμιση των κατά παράβαση της σχετικής νομοθεσίας ανεγερθέντων κτηρίων οι οποίες ορίζονται στο σχετικό νομοθετικό πλαίσιο, όπως ο τρόπος απόδειξης του χρόνου κατασκευής, η εξαίρεση από τη ρύθμιση κτηρίων ευρισκόμενων σε δάσος, δασική ή αναδασωτέα έκταση κ.λπ., καθώς και αν διενεργείται έλεγχος δικαιολογητικών, επί παραδείγματι, μελέτη στατικής επάρκειας, ενόψει της δημόσιας χρήσης των ακινήτων.

12. Επί του άρθρου 66

Δεδομένου ότι ο όρος «ιδιοχρησιμοποίηση» δεν απαντά σε λεξικό της ελληνικής γλώσσας, ορθή είναι, αντί αυτού, η χρήση του όρου «ιδιόχρηση». Εξ άλλου, όσον αφορά τον όρο «ιδιοχρησιμοποιεί», που επίσης δεν απαντά σε λεξικό της ελληνικής γλώσσας, ορθή η χρήση της φράσης «προβαίνει σε ίδια χρήση [πλοίου, κ.λπ.]». Η ίδια παρατήρηση ισχύει και ως προς τη χρήση του όρου «ιδιοχρησιμοποίηση» στις διατάξεις του άρθρου 67.

13. Επί του άρθρου 67

Διά της ως άνω ρύθμισης προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν. 4256/2014. Στο τελευταίο εδάφιο της ανωτέρω παραγράφου γίνεται αναφορά μόνο στην κείμενη τελωνειακή νομοθεσία, μολονότι ο επιβαλλόμενος φόρος προστιθέμενης αξίας επί των καυσίμων και λιπαντικών θεσπίζεται στον Κώδικα περί Φ.Π.Α (ν. 2859/2000). Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμη η προσθήκη της λέξης «φορολογική» στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν. 4256/2014.

14. Επί του άρθρου 77 παρ. 3

Στο πρώτο εδάφιο της εν λόγω διάταξης, το ρήμα «συνίσταται» πρέπει να τεθεί στον ορθό ρηματικό τύπο: «συνιστάται».

15. Επί του άρθρου 78 παρ. 1

Διά της ως άνω ρύθμισης προτείνεται η προσθήκη της φράσης «της ελληνικής και ελληνόκτητης Εμπορικής Ναυτιλίας» στο τέλος της περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 989/1975 σχετικώς με το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. Δεδομένου ότι υπό τον όρο «ελληνόκτητη» νοείται η κτήση εμπορικών πλοίων από εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, και ότι ο όρος «εμπορική ναυτιλία» αναφέρεται στο σύνολο των εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους, για λόγους σαφήνειας, προτείνεται η διατύπωση: «της ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και του ελληνόκτητου στόλου».

Αθήνα, 17 Μαρτίου 2020

Οι εισηγήτριες
Μαριάνθη Καλυβιώτου
Αθηνά Κοντογιάννη
Επιστημονικές Συνεργάτιδες
Λεμονιά Φραγκή
Ειδική Επιστημονική Συνεργάτις

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

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

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