

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ο΄

Πέμπτη 9 Φεβρουαρίου 2023

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 7689, 7800
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 5ο ΕΠΑΛ Ηρακλείου Κρήτης, το 3ο Δημοτικό Σχολείο Χολαργού και από το 5ο Γυμνάσιο Τρικάλων, σελ. 7691, 7696, 7698, 7717
3. Έκφραση συλλυπητηρίων για την απώλεια του Μανούσου Βολουδάκη, σελ. 7698, 7712, 7713, 7716
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 7689, 7691, 7693, 7695, 7698, 7702, 7703, 7704, 7706, 7708, 7713, 7714, 7717, 7718

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 10 Φεβρουαρίου, σελ. 7689

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής», σελ. 7690 - 7759
2. Κατάθεση σχεδίου νόμου:
Οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, ο Υπουργός Επικρατείας καθώς και ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών κατέθεσαν την 8.2.2023 σχέδιο νόμου: «Αρχή της ίσης μεταχείρισης ανεξαρτήτως αναπηρίας ή χρόνιας πάθησης, επικαιροποίηση της ορολογίας του Αστικού Κώδικα, του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, του Ποινικού Κώδικα, του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, του Κώδικα Συμβολαιογράφων και του ν. 4478/2017, για την εναρμόνισή της με τη Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία που κυρώθηκε με τον ν. 4074/2012 και λοιπές διατάξεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στη δικαιοσύνη των ατόμων με αναπηρία», σελ. 7700

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ., σελ. 7689 - 7704
ΑΒΔΕΛΑΣ Α., σελ. 7704 - 7800

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Έκφραση συλλυπητηρίων για την απώλεια του Μανούσου Βολουδάκη:

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β., σελ. 7698
ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ Κ., σελ. 7713
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ Κ., σελ. 7712
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι., σελ. 7716

Β. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΒΔΕΛΑΣ Α., σελ. 7706, 7708, 7713, 7714, 7717, 7718, 7800
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ., σελ. 7689, 7691, 7693, 7695, 7698, 7702, 7703, 7704
ΒΡΟΥΤΣΗΣ Ι., σελ. 7704, 7706
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ., σελ. 7717, 7718
ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ., σελ. 7714, 7717
ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ Α., σελ. 7703
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Β., σελ. 7717

Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β., σελ. 7698
ΒΡΟΥΤΣΗΣ Ι., σελ. 7706
ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ Κ., σελ. 7713
ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ Δ., σελ. 7693, 7694
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ Κ., σελ. 7693, 7712
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ., σελ. 7700
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ., σελ. 7696, 7718
ΜΑΡΙΝΟΣ Γ., σελ. 7702
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Α., σελ. 7703, 7704, 7708
ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ., σελ. 7695, 7717, 7718
ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ Α., σελ. 7704
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Β., σελ. 7691, 7694, 7717
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι., σελ. 7708, 7714, 7716, 7718

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ο'

Πέμπτη 9 Φεβρουαρίου 2023

Αθήνα, σήμερα στις 9 Φεβρουαρίου 2023, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.13' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 8-2-2023 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΞΘ' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 8 Φεβρουαρίου 2023 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Νοεμβρίου 2020 «σχετικά με τις αντιπροσωπευτικές αγωγές για την προστασία των συλλογικών συμφερόντων των καταναλωτών και για την κατάργηση της Οδηγίας 2009/22/ΕΚ», ενίσχυση της προστασίας των καταναλωτών, ρυθμιστικό πλαίσιο για την παλαίωση οίνων και άλλες επείγουσες διατάξεις»).

Πριν εισέλθουμε στη σημερινή ημερήσια διάταξη έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 10 Φεβρουαρίου, ημέρα του Αγίου Χαράλαμπους.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 363/27-1-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Αχαΐας της Νέας Δημοκρατίας κ. Χριστίνας Αλεξοπούλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Υπογειοποίηση τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Πάτρας».

2. Η με αριθμό 371/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Κοζάνης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Καλλιόπης Βέττα προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Μεγάλα προβλήματα στην λειτουργία της Μ.Ε.Θ. του Γενικού Νοσοκομείου (Γ.Ν.) Κοζάνης «Μαμάτσειο»».

3. Η με αριθμό 362/25-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ελλείψεις στα Κέντρα Υγείας της Αρκαδίας».

4. Η με αριθμό 368/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λεωνίδα Στολτίδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Τραγική η υποστελέχωση του Νοσοκομείου Γρεβενών και των Κέντρων Υγείας - Περιφερειακών Ιατρείων της Περιφερειακής Ενότητας (Π.Ε.) Γρεβενών».

5. Η με αριθμό 365/29-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του ΜέΡΑ25 κ. Γεωργίου Λογιάδη προς τον Υπουργό

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Το πιλοτικό πρόγραμμα διαχείρισης της ενδοοικογενειακής βίας στο Ηράκλειο, το μνημόνιο συνεργασίας με τη «SCOTLAND YARD» και το άρθρο 95 του νόμου 2071/1992 περί ακούσιας νοσηλείας ψυχικά πασχόντων».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 385/1-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Ανατολικής Αττικής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Βλάχου προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Προστασία της πρώτης κατοικίας».

2. Η με αριθμό 373/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μαγνησίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Μεικόπουλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Ζητήματα νομιμότητας στη λειτουργία του τρένου του Πηλίου».

3. Η με αριθμό 380/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Επιβεβλημένη και αναγκαία η πραγματική στήριξη των παραγωγών, αγροτών και κτηνοτρόφων».

4. Η με αριθμό 369/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Απόδοση ευθυνών για τον θάνατο εργάτριας στην καθαριότητα, στο δήμο Ξυλοκάστρου - Ευρωσίνης και τις συνθήκες εργασίας στους δήμους».

5. Η με αριθμό 391/4-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Απολύονται τριακόσιοι δύο συμβασιούχοι COVID και είκοσι εννέα εργαζόμενοι με την 3Κ/2018 από τον Δήμο Αθηναίων».

6. Η με αριθμό 386/1-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Ανατολικής Αττικής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Βλάχου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αξιοποίηση του σταθμού «Κορωπί» για καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων».

7. Η με αριθμό 376/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικολάου Ηγουμενίδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Προκλητική απαξίωση υγειονομικών και δημόσιων δομών υγείας Νομού Ηρακλείου».

8. Η με αριθμό 381/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα:

«Να ρυθμιστεί επιτέλους το θέμα των «κληροτεμαχίων» για δήλωση στο κτηματολόγιο».

9. Η με αριθμό 375/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γαρυφαλλιάς (Λιάνας) Κανέλλη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Για τα χρόνια προβλήματα στη λειτουργία του Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΚΕΚ) ΑΜΕΑ πρώην ΟΑΕΔ στο Γαλάτσι και την ανεργία στους αποφοίτους και στα ΑΜΕΑ που τείνει να πάρει καθολικά χαρακτηριστικά».

10. Η με αριθμό 395/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αντισυνταγματική ιδιωτικοποίηση μέσω Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) του Εξωτερικού Δικτύου Υδροδότησης στην Κέρκυρα».

11. Η με αριθμό 377/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Λάρισας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Άννας Βαγενά προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Απαράδεκτη συμπεριφορά του ΔΕΔΔΗΕ».

12. Η με αριθμό 392/5-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αποστολή στοιχείων στους δήμους για τα σεισμόπληκτα κτήρια, ώστε να προχωρήσουν στις υποχρεωτικές εκ του νόμου απαλλαγές φόρων και τελών».

13. Η με αριθμό 387/2-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ανάγκη διασφάλισης της εργασίας των ήδη διορισμένων υγειονομικών της προκήρυξης 2Κ/2019 καθώς και άμεσης πρόσληψης των νέων επιτυχόντων».

14. Η με αριθμό 399/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Εξαήμερη απασχόληση των υπαλλήλων των ΟΤΑ».

15. Η με αριθμό 378/30-1-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Κωνσταντίνου Μάρκου προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με θέμα: «Πανεπιστημιακή αστυνομία».

16. Η με αριθμό 393/5-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Σε ομηρία δεκάδες ιδιοκτήτες- Απαράιτητη η διόρθωση-προσαρμογή των κτηματολογικών πινάκων όσον αφορά τους γεωργικούς κλήρους που απαλλοτριώνονται στο πλαίσιο της δημιουργίας του νέου Διεθνούς αεροδρομίου στο Καστέλι».

17. Η με αριθμό 396/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Λέσβου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Μαρίας Κομνηνάκα προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Για τις τραγικές ελλείψεις στο Κέντρο Υγείας Πολιχνίτου Δυτικής Λέσβου».

18. Η με αριθμό 388/3-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Κωνσταντίνου Ζαχαριάδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Ανύπαρκτη στρατηγική αξιοκρατικής στελέχωσης της Δημόσιας Διοίκησης και μετατροπή των διαγωνιστικών διαδικασιών του ΑΣΕΠ σε προεκλογικό εμπόριο ελπίδας».

19. Η με αριθμό 394/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Δυνατότητα εφάπαξ εξόφλησης ληξιπρόθεσμων χρεών στα ασφαλιστικά ταμεία, χωρίς πρόσθετα τέλη και πρόστιμα».

20. Η με αριθμό 397/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Για τα οξυμένα προβλήματα του Κέντρου Υγείας Λάρισας».

21. Η με αριθμό 389/3-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Κορινθίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Γεωργίου Ψυχολιού προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Σε απόγνωση οι παραγωγοί σταφίδας και

επιτραπέζιων σταφυλιών στην Κορινθία. Ανάγκη άμεσης λήψης μέτρων στήριξης από το Υπουργείο».

22. Η με αριθμό 398/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ροδόπης του Κινήματος Αλλαγής κ. Ιλχάν Αχμέτ προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Θέσπιση ειδικού καθεστώτος στις τιμές καυσίμων στην Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε.) Ροδόπης».

23. Η με αριθμό 406/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Να ενισχυθεί ο ΕΦΚΑ με μόνιμο προσωπικό για να απονεμηθούν οι χιλιάδες εκκρεμείς συντάξεις στον νομό Ηρακλείου Κρήτης».

24. Η με αριθμό 390/3-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Σε νέο οικονομικό αδιέξοδο, οι πολίτες της Δυτικής Αθήνας από την κοινωνικά ανάλγητη απόφαση της Κυβέρνησης να προβεί σε αύξηση των αντικειμενικών τιμών των ακινήτων».

25. Η με αριθμό 401/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Δημητρίου Κωνσταντόπουλου προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Ζητείται άμεση λύση για τη διαβάθμιση των πτυχίων των καλλιτεχνών των παραστατικών τεχνών».

26. Η με αριθμό 402/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Αχαΐας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίας (Σίας) Αναγνωστοπούλου προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, με θέμα: «Άμεση απόσυρση του ΠΔ 85/2022».

27. Η με αριθμό 403/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Χαλκιδικής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Κυριακής Μάλαμα προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Η σκανδαλώδης δυσλειτουργία του συστήματος "Επαφος" προκαλεί αναταραχή στο Δημοτικό σχολείο Αφύτου Χαλκιδικής».

28. Η με αριθμό 404/6-2-2023 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μεσσηνίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου (Αλέξη) Χαρίτη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Χωρίς υγειονομική κάλυψη και αντιμετώπιση των επειγόντων περιστατικών οι κάτοικοι της νοτιοανατολικής Πυλίας».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1050/24-11-2022 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Μεγάλη καθυστέρηση του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ) και της ΔΕΗ για συνδέσεις έργων και συμψηφισμούς στους λογαριασμούς ρεύματος, μελών Ενεργειακών Κοινοτήτων».

2. Η με αριθμό 614/31-10-2022 ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, με θέμα: «Γνωστή και κοινώς αποδεκτή η συστηματική παραβίαση του απόρρητου των τηλεπικοινωνιών - Διαρκής η αιτωρησία για τους παραβάτες!».

3. Η με αριθμό 1108/28-11-2022 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, με θέμα: «Μελέτη και έργο αναβάθμισης του χώρου εκπαίδευσης και αγώνων Moto-cross και Enduro στον Δήμο Μινώα Πεδιάδας».

Εισερχόμεστε τώρα στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 2 Φεβρουαρίου 2023 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση εν συνόλω επί της αρχής, επί των άρθρων και των

τροπολογιών. Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Το Σώμα συμφώνησε.

Πριν δώσω τον λόγο στον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Βασίλη Οικονόμου, θα ήθελα να γνωστοποιήσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα τέσσερις μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 5^ο ΕΠΑΛ Ηρακλείου Κρήτης.

Παιδιά, η Βουλή σας καλωσορίζει από την ωραία Κρήτη που είστε εδώ και σας ευχόμαστε καλή χρονιά.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κύριος Υπουργός, ο κ. Πλακιωτάκης, είναι από το Λασίθι Βουλευτής και Υπουργός και τώρα οι εισηγητές που θα μιλήσουν είναι από όλα τα κόμματα. Έχουμε τη συζήτηση ενός νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας. Θα ξεκινήσουμε με τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Οικονόμου, θα πάμε μετά στον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Χαράλαμπο Καλαματιανό, μετά στο Κίνημα Αλλαγής - ΠΑΣΟΚ, τον κ. Δημήτριο Μπιλάκη. Το Κομμουνιστικό Κόμμα εκπροσωπεί ως ειδική αγορήτρια η κ. Διαμάντω Μανωλάκου, την Ελληνική Λύση ο κ. Βασίλης Βιλιάρδος και το ΜέΡΑ25 ο κ. Γεώργιος Λογιάδης από το Ηράκλειο Κρήτης.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής καταγραφής των ομιλητών. Πρώτος ομιλητής είναι ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, για δεκαπέντε λεπτά, ο κ. Βασίλης Οικονόμου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, είναι μεγάλη τιμή μου που εισηγούμαι αυτό το σημαντικό νομοσχέδιο και παρ' όλο που δεν ασχολούμαι ιδιαίτερα με τα θέματα του Υπουργείου, ως δικηγόρος προφανώς θα καταλαβαίνουμε αυτά τα σημαντικά θέματα. Η επιλογή να το εισηγηθώ ήταν για μένα τιμητική, διότι είναι η σημασία και η σπουδαιότητα του νομοσχεδίου τέτοια που όποιος συνδέσει το όνομά του με μια νομοθετική ανασυγκρότηση και ανασύνθεση ενός κώδικα καλό είναι για την ιστορία, καταγράφεται.

Οπότε, υπό αυτήν την έννοια λοιπόν, ήμουν ιδιαίτερα ικανοποιημένος που μπορώ να κάνω αυτή την εισήγηση ενός νομοσχεδίου που εισηγείται η πολιτική ηγεσία, υπό την ηγεσία του κ. Πλακιωτάκη και του κ. Κατσαφάδου, οι οποίοι πραγματικά με σοβαρότητα, σεμνότητα και με πολλή προσήλωση στους στόχους τους τα τελευταία χρόνια, έχουν ανασυγκροτήσει το Υπουργείο με σοβαρές κινήσεις, μία εξ αυτών είναι και ο νέος κώδικας, πολύ σοβαρή δουλειά. Θέλω να τους συγχαρώ για το έργο τους.

Πηγαίνουμε ούτως ή άλλως προς τις εκλογές και ο απολογισμός κάθε Υπουργείου θα γίνει και όταν υπάρχουν σοβαρές λειτουργίες και ενέργειες, πρέπει να τις καταδεικνύουμε, πέραν του ότι για ό,τι έχει ζητήσει η ανατολική Αττική ο Υπουργός ήταν κοντά μας με ανοικτά τα αφτιά. Πρέπει να τα λέμε κι αυτά, γιατί δεν μπορεί να είναι μόνο Υπουργός Κρήτης που έχουμε και τα παιδιά εδώ. Κοιτά και βλέπει όλες τις περιοχές και όλα τα θέματα που ανακύπτουν στο πολύ ευαίσθητο αυτόν χώρο της ναυτιλίας και της νησιωτικής πολιτικής.

Όπως σας είπα λοιπόν προηγουμένως, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο διαμορφώνει τον καινούργιο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος είναι ένα νομοθέτημα από το 1958. Κι ερχόμαστε το 2023, δηλαδή εξήντα πέντε χρόνια μετά, και γίνεται αυτή η αναμόρφωση, ο εκσυγχρονισμός και η επικαιροποίηση. Δυστυχώς οι προηγούμενες κυβερνήσεις δεν αντέδρασαν και δεν λειτούργησαν προς αυτή την κατεύθυνση. Ακούσαμε με προσοχή στις επιτροπές στην πρώτη συζήτηση για το νομοσχέδιο τους φορείς. Υπήρξε λοιπόν μια γόνιμη συζήτηση.

Για να πω την αλήθεια -και θα μπω τώρα στην ανάλυση του νομοσχεδίου- δεν κατάλαβα τι λέει η Αντιπολίτευση.

Δηλαδή θα απαλλαγεί από την ευθύνη να ψηφίσει, απ' ό,τι έχω καταλάβει τις τελευταίες ημέρες. Κρύβεται τώρα απ' αυτήν την ευθύνη. Όμως, τέλος πάντων ως καταγραφή για τα Πρακτικά της Βουλής και για την ιστορία, όπως λέμε πάντα, τι λέει ο ΣΥΡΙΖΑ;

Είναι «καλό», λέει, «εντάξει, επιφυλάσσομαι». Έχεις επιφυλάξει για τα αυτονόητα; Ή τέλος πάντων λες, καλό είναι αυτό που γίνεται, αλλά βάζεις δεκαπέντε ενστάσεις και ακυρώνεις, στον λόγο σου τουλάχιστον, το στοιχειώδες, ότι εδώ γίνεται ένας εκσυγχρονισμός και μια επικαιροποίηση. Και αυτό είναι το ζητούμενο μέσα σε αυτή την Αίθουσα, για να μην πω σε αυτή τη χώρα.

Δυστυχώς, δεν θα πω ότι δεν έχουμε σωτηρία, αλλά θα πω ότι είμαστε πολύ πίσω από μια λειτουργία, η οποία να καθορίζει την πολιτική της λογικής, να μην πω Αριστεράς ή Δεξιάς. Όμως, της λογικής. Λογικά πράγματα να λέμε εδώ, λογικά πράγματα να κάνουμε και στα λογικά πράγματα να μπορούμε να συμφωνούμε.

Τέλος πάντων, ο καθένας παίρνει την ευθύνη αυτών που λέει και αυτών που κάνει. Εμείς παίρνουμε, λοιπόν, αυτήν την ευθύνη να φέρουμε το νέο νομοσχέδιο, βασικοί άξονες του οποίου είναι: Πρώτον ότι διευρύνεται η εννοιολογική οριοθέτηση του πλοίου, ώστε η νομική έννοια αυτού να προσεγγίσει την τεχνική, με στόχο την ενοποίηση του καθεστώτος και την συμπερίληψη κατηγοριών που μέχρι σήμερα κινούνται στη γκρίζα ζώνη.

Ταυτόχρονα, οριοθετείται θετικά η μεγάλη ομάδα των στατικών αφηγημάτων που εμφανίζουν πλέον μεγάλο οικονομικό, επιχειρηματικό και εθνικό ενδιαφέρον, όπως είναι οι πλωτές αποθήκες πετρελαίου, οι γερανοί, οι πλατφόρμες, ενώ αποσπνίζονται και οι κανόνες που εφαρμόζονται σε αυτά.

Καθιερώνεται το νομικό πλαίσιο ηλεκτρονικής λειτουργίας του νηολογίου, καθώς και της τήρησης εγγράφων και της ψηφιακής έκδοσης πιστοποιητικών, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα αυτού. Ενοποιείται η ρύθμιση των εμπράγματων εξασφαλίσεων επί πλοίου, ιδίως με την ενιαία ρύθμιση προτιμώμενης και απλής ναυτικής υποθήκης. Αποσπνίζεται το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή και συντονίζονται πλέον ρητά, με τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης που έχουν εισαχθεί μέσω διεθνών συμβάσεων, όπως η ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο ή από καύσιμα πλοίου. Αναγνωρίζεται η δραστηριότητα της διαχείρισης πλοίων, η οποία είναι μέγιστης οργανωτικής, οικονομικής και αντιστοίχα νομικής σημασίας για την ελληνική ναυτιλία.

Αναμορφώνεται ριζικά η ρύθμιση των δύο βασικών συμβάσεων εκμετάλλευσης του πλοίου, ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, με διακριτούς πλέον κανόνες, αντί της ενιαίας και εν πολλοίς ασαφούς ισχύουσας ρυθμίσεως. Εκσυγχρονίζεται πλήρως το καθεστώς της ναύλωσης, με σημεία αναφοράς τις διεθνείς συναλλακτικές πρακτικές, την εξασφάλιση επαρκούς δικαιοπρακτικής ελευθερίας και την προστασία της ασφάλειας διακαίου.

Ενοποιείται η ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων με βάση αναφοράς τους διεθνώς αναγκαστικούς κανόνες της Χάγης Βίσμπυ, οι οποίοι κυρώθηκαν με τον ν.2107/52. Παράλληλα αναγνωρίζονται και άλλα έγγραφα μεταφοράς, πλην της φορτωτικής σε φυσική και ηλεκτρονική μορφή και δίδεται ρυθμιστική στέγη στη συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος.

Αναμορφώνεται η θαλάσσια μεταφορά επιβατών με σημεία αναφοράς και πάλι τους διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες διακαίου, δηλαδή όπως τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών του 2002, η οποία κυρώθηκε με τον ν.4195/13 και τον κανονισμό 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου του 2009.

Το καθεστώς της ναυτεργασίας εναρμονίζεται με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, η οποία κυρώθηκε με τον ν.4078/12 και συστηματοποιείται με περιορισμένες αλλαγές που ενισχύουν την προστασία του ναυτικού. Οι κίνδυνοι της θαλάσσιας αποστολής ρυθμίζονται πλέον ενιαία -η θαλάσσια αρωγή, σύγκρουση, κοινή αβάρια- με κοινή συνισταμένη την επίτευξη του μέγιστου δυνατού συντονισμού ως προς τους αντίστοιχους ρυθμούς ομοιόμορφους κανόνες, είτε θετικού είτε ήπιου δικαίου.

Ουσιώδεις αλλαγές επέρχονται στο σύστημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Οι ουσιαστικές διατάξεις καλύπτονται από τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου και το πρωτόκολλό της, των ετών '76 έως '96 που κυρώθηκαν αντιστοίχως με τον ν.1923/91 και τον 9743/2009 και τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης για ρύπανση, ενώ οικοδομείται εξ αρχής ο δικονομικός μηχανισμός υλοποίησης του περιορισμού ως οινειή συλλογική διαδικασία με στόχους τη διαφάνεια, την ασφάλεια δι-

καίου και την ταχύτητα στην εκκαθάριση των απαιτήσεων.

Η ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης, η οποία επί της ουσίας έχει περιπέσει σε αχρησία, αναμορφώνεται με προβάδισμα στην συμβατική ελευθερία και εναρμονίζεται με τη διεθνή, ιδίως την αγγλοσαξονική συναλλακτική πρακτική. Οι διατάξεις περί αναγκαστικής κατάσχεσης επιπλέον, εναρμονίζονται με αυτές του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, ενώ εισάγονται ειδικότερες ρυθμίσεις που ανταποκρίνονται στα ειδικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου. Τέλος ενοποιείται το σύστημα των παραγραφών, εξ ορισμού βραχυπρόθεσμος της ναυτιλιακής συναλλαγής.

Γιατί οδηγηθήκαμε σε αυτές τις συναλλαγές και γιατί πρέπει να έχουμε έναν νέο κώδικα; Όπως σας είπα προηγουμένως, ο ισχύων Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με τον νόμο 3816/58 και άρχισε να ισχύει από την 1^η Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους. Η νομοπαρασκευή του διήρκεσε δέκα έτη, άρα ουσιαστικά μιλάμε για ένα νομικό πλαίσιο της δεκαετίας του '40 – '50. Αν και ως νομοθέτημα αποτέλεσε τον χρόνο εκείνο πρόοδο σε σχέση με τον προγενέστερο δίκαιο, κυρίως διότι οργάνωσε για πρώτη φορά μια εκτενή ύλη διαφόρων ναυτικών θεσμών, έπασχε εξαρχής από αρκετές εμφανείς αδυναμίες σύμφωνα με τα δεδομένα που υπήρχαν. Επίσης, αρκετές ρυθμίσεις του ήταν είτε συγκεχυμένες είτε ελλειπτικές.

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν ο κώδικας κατέγραψε σταδιακά έντονα σημάδια γήρανσης και επιτεινόμενης απόκλισης από τη ρυθμιστέα ύλη. Σήμερα θεωρείται πλέον ένα παρωχημένο νομοθέτημα με περισσότερες από τις μισές του διατάξεις να έχουν σιωπηρώς καταργηθεί ή περιπέσει σε αχρησία.

Οι κύριες αιτίες γήρανσης συνοψίζονται ως εξής: Πρώτον η κύρωση σημαντικού αριθμού διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που εισήγαγαν διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες ουσιαστικού δικαίου. Η μεταστροφή της ελληνικής πολιτείας από τη δεκαετία του '70 και εντεύθεν υπέρ της ενσωμάτωσης των κανόνων Διεθνούς Δικαίου δια της τεχνικής της κυρώσεως αντί της μεταφύτευσης ρυθμίσεων στην εθνική νομοθεσία επηρέασε άρδην τη θέση του κώδικα.

Πιο συγκεκριμένα και σε σχέση με το υπό εξέταση αντικείμενο η Ελλάδα κύρωσε μετά την υιοθέτηση του κώδικα, οκτώ διεθνείς συμβάσεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου με τις εξής συνέπειες: Πρώτον επηρεάστηκαν τουλάχιστον πέντε τίτλοι του κώδικα, ήτοι πάνω από εκατόν πενήντα άρθρα από τα συνολικά διακόσια ενενήντα δύο. Δεύτερον αρκετές διατάξεις του κώδικα καταργήθηκαν σιωπηρώς, άλλες συρρικνώθηκαν ως προς το πεδίο εφαρμογής τους, άλλες περιέπεσαν ουσιαστικώς σε αχρησία ενώ άλλες εμφανίζουν δυσχέρειες συντονισμού με το γράμμα και το πνεύμα των διεθνών κανόνων. Τρίτον η νομολογία των ημεδαπών δικαστηρίων, ιδίως των ναυτικών τμημάτων, αν και συνέδραμε ουσιαστικά στον ερμηνευτικό συντονισμό, δεν εξασφαλίζει, λόγω του αποσπασματικού της χαρακτήρα, την ασφάλεια δικαίου που απαιτούν οι διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές. Τέταρτον στην ανωτέρω πρέπει να προστεθεί και η επίδραση του Ενωσιακού Δικαίου. Αν και σαφώς πιο περιορισμένης εμβέλειας σε σχέση με το διεθνώς ομοιόμορφο δίκαιο, το Ενωσιακό Δίκαιο έχει επέμβει σε διάφορους τομείς του Ναυτικού Δικαίου και πρέπει πλέον να συνεκτιμάται όπως στην προστασία των προσώπων επιβατών, στην υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης και στα ζητήματα δικαιοδοσίας και αναγνώρισης αποφάσεων.

Η δεύτερη βασική αιτία γήρανσης οφείλεται στις τεχνολογικές και συνακόλουθα οργανωτικές εξελίξεις που χαρακτηρίζουν τον τομέα της ναυτιλίας τις τελευταίες δεκαετίες, επηρεάζοντας δραστικά την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του πλοίου. Χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς της εξελικτικής αυτής πορείας, είναι η κατασκευή και καθιέρωση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που θεωρείται μια από τις σημαντικότερες εμφανίσεις του 20^{ου} αιώνα διότι προκάλεσε την εκ βάθρων αναδιάρθρωση της τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς και των λιμένων υποδοχής, προετοίμασε την άνθηση της μεκτικής συνδυασμένης μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα και ανέδειξε νέες επιχειρηματικές κατηγορίες.

Παράλληλα προκάλεσε σειρά νομικών προβλημάτων με δυσκολία ευθέως ανάλογη της οικονομικής χρησιμότητάς τους, κυ-

ρίως ως προς τις υποχρεώσεις και την ευθύνη των συμβαλλομένων στην θαλάσσια μεταφορά μελών, τα οποία ο ισχύων κώδικας δεν αντιμετώπιζε, καθόσον αγνοεί την ύπαρξη καθαυτή των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο κώδικας αγνοεί επίσης τις πιο σύγχρονες μορφές με τις οποίες οργανώνεται και ασκείται η εκμετάλλευση του πλοίου, τόσο σε επίπεδο συμβατικό όσο και σε επίπεδο εγγράφων μεταφοράς, όπου με εξαίρεση την φορτωτική, τα λοιπά έγγραφα αγνοούνται ρυθμιστικώς.

Τα ως άνω ισχύουν, βεβαίως και για τις πλέον πρόσφατες εξελίξεις, την τεχνολογία και την ψηφιακή οικονομία, όπως τα ηλεκτρονικά έγγραφα πλοίου μεταφοράς, αυτοματοποιημένα πλοία και λοιπά.

Το πρόβλημα εδώ δεν είναι τόσο η απουσία ρύθμισης, αναμενόμενη άλλωστε δεδομένου του χρόνου υιοθέτησης του νομοθετήματος, αλλά η έλλειψη της απαραίτητης ευελιξίας των υφιστάμενων κανόνων, ώστε να βρουν ερμηνευτικά στέγη σε αυτές τις νέες μορφές ναυτιλιακής δράσης.

Ενδεικτικώς αναφέρεται, ότι χώρες με σημαντική παρουσία στο ναυτικό πεδίο όπως η Νορβηγία, η Ολλανδία, η Γερμανία, η Ισπανία, η Γαλλία και το Βέλγιο έχουν προχωρήσει τις τελευταίες δύο δεκαετίες σε αναμόρφωση και εκσυγχρονισμό της ναυτικής τους νομοθεσίας.

Με το παρόν νομοσχέδιο επιτυγχάνονται τα εξής:

Πρώτον, ο σαφής διεθνής προσανατολισμός της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας και η αποκατάσταση της συνοχής του κώδικα, μετά τα ρήγματα που αυτή υπέστη από την κύρωση ικανού αριθμού διεθνών συμβάσεων.

Δεύτερον, η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου, η συστηματοποίηση της διαφάνειας και της δημοσιότητας των βασικών δικαιοπραξιών που αφορούν την εκμετάλλευση των πλοίων.

Τρίτον, ο εκσυγχρονισμός, αφ' ενός με τη ρύθμιση σύγχρονων μορφών ή εργαλείων συνεργασίας και αφ' ετέρου με την αναμόρφωση υφιστάμενων ρυθμίσεων που αποδείχθηκαν ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες.

Τέταρτον, η αντιμετώπιση επειγόντων θεμάτων που αφορούν τη ναυτιλία.

Πέμπτον, να καταστεί το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο ελκυστικότερο και φιλικότερο προς τους συναλλασσόμενους, ώστε να επιλέγεται συχνότερα ως εφαρμοστέο από τα συμβαλλόμενα μέρη και να συμβάλλει, στο μέτρο που του αναλογεί, στην ενδυνάμωση της ελληνικής σημαίας.

Η ωφέλεια για το νομοσχέδιο αυτό είναι σαφέστατη και μπορούμε να την αποκωδικοποιήσουμε στα εξής σημεία:

Πρώτον, στη δημιουργία ενός συνεκτικού και εκσυγχρονισμένου νομοθετήματος, το οποίο ανταποκρίνεται στις σύγχρονες συνθήκες της εμπορικής ναυτιλίας.

Δεύτερον, στη ριζική αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις δύο βασικές συμβάσεις εκμετάλλευσης του πλοίου, τη ναύλωση και τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων, με την εισαγωγή διακριτών κανόνων σύγχρονων και συμβατών με την διεθνή ναυτιλιακή πρακτική.

Τρίτον, ειδικώς δε προς την σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, οι εισαγόμενοι κανόνες παρουσιάζουν το επιπρόσθετο πλεονέκτημα της συμβατότητας με τις εφαρμοζόμενες διεθνείς συμβάσεις, ώστε να εκτελούνται με τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια δικαίου και αποτελεσματικότερα για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Τέταρτον, στην εισαγωγή ουσιαστών τροποποιήσεων για το σύστημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης των ναυτικών απαιτήσεων, με στόχους τη διαφάνεια, την ασφάλεια δικαίου και την ταχύτητα στην εκκαθάριση των απαιτήσεων.

Πέμπτον, στην αναμόρφωση της θαλάσσιας ασφάλισης, με έμφαση στην ενίσχυση της συμβατικής ελευθερίας και την εναρμόνιση με τη διεθνή συναλλακτική πρακτική.

Τέλος έκτον, στην οριοθέτηση εννοιών, που υπό το προ ισχύον δίκαιο ήταν ασαφείς, καθώς και στην εξάλειψη εννοιών μη συμβατών με τα διεθνώς ισχύοντα για τη διευκόλυνση των ημεδαπών δικαστηρίων κατά την ερμηνεία και την εφαρμογή του Ναυτικού Δικαίου.

Σας περιέγραφα, λοιπόν, την αναγκαιότητα, τη σημασία, την ωφέλεια και τις βασικές αλλαγές που επήλθαν με την νομοθετική

πρωτοβουλία της Κυβέρνησεως. Είναι πραγματικά μια αξιολογία νομοθετική πρωτοβουλία, συγκαίρω την Κυβέρνηση για την πρωτοβουλία αυτή και νομίζω ότι, επί του αυτονόητου, όλοι πρέπει να προνοήσουμε για την ανάγκη ενός εκσυγχρονισμένου και σύγχρονου και επικαιροποιημένου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Οικονομού.

Τον λόγο τώρα έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Διονύσιος Χαράλαμπος Κалаματιανός.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω την αναφορά και την κριτική μου στο νομοσχέδιο, θα ήθελα να κάνω μια αποτίμηση του κυβερνητικού έργου στη ναυτιλία.

Το ερώτημα είναι, τι έχετε κάνει για τη ναυτιλία και τη νησιωτικότητα όλο αυτό το διάστημα που κυβερνάτε; Το πρόσημο είναι, προφανώς, αρνητικό. Σημαντικά έργα και πολιτικές που είχαν ξεκινήσει από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είτε διακόπηκαν είτε υπήρξε αδιαφορία γι' αυτά και δυστυχώς, χάθηκαν τα έργα, χάθηκαν και οι χρηματοδοτήσεις.

Περαιτέρω, κομβικές εργασιακές ρυθμίσεις ξηλώθηκαν και οι εργαζόμενοι, οι ναυτικοί μας, έχουν μείνει απροστάτευτοι σε πολλά σημεία. Η νησιωτικότητα απουσιάζει από την ατζέντα της Κυβέρνησης, με ευθύνη βεβαίως του Υπουργείου. Το μεταφορικό ισοδύναμο, μια σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία του ΣΥΡΙΖΑ, δυστυχώς υπονομεύτηκε, απαξιώθηκε και δεν αξιοποιήθηκε στην έκταση που θα μπορούσε να είχε γίνει.

Εμείς αναγνωρίσαμε ότι υπάρχει ανάγκη μετακινήσεων των νησιωτών μας και υπάρχει και ανάγκη στήριξης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων στα νησιά. Και, βεβαίως, το μεταφορικό ισοδύναμο, με την ορθή χρήση του και την επέκτασή του, μπορεί να είναι λύση και στα δύο αυτά κομβικά ζητήματα για τους νησιώτες μας. Και σήμερα, παρά την πανδημία και την οικονομική κρίση και την ακρίβεια και τις ανατιμήσεις που υπάρχουν, είναι το μοναδικό εργαλείο που έχουν οι νησιώτες μας, για να μπορούν να αντεπεξέλθουν και να έχουν κάποια στήριξη. Δυστυχώς εσείς το απαξιώσατε.

Και στον τομέα της ακτοπλοΐας αποτύχατε. Οι τιμές των εισιτηρίων έχουν ανέβει κατακόρυφα, καμμία παρέμβαση από το Υπουργείο, από την Κυβέρνηση συνολικά, πολλές γραμμές και δρομολόγια αντιμετωπίζουν προβλήματα. Η ναυτιλία, η ναυπηγοεπισκευή και η ναυτική εκπαίδευση σχεδόν απουσιάζουν από τις προτάσεις της Κυβέρνησης για το Ταμείο Ανάκαμψης.

Στην πραγματικότητα, όποιο έργο έχετε παρουσιάσει, είναι έργο της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Θυμίζω, πλωτά ασθενοφόρα, θερμικές κάμερες στο Λιμενικό Σώμα, παραλαβή pick - up φορτηγών και άλλα.

Περαιτέρω, η κατάσταση στον χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης είναι τραγική. Οι ΑΕΝ υπολείπονται, υπάρχει σοβαρή περικοπή του εκπαιδευτικού έργου με μείωση του ωραρίου κατά 40%, ενώ τα ΚΕΣΕΝ ουσιαστικά έχουν κηρύξει αναστολή εργασιών.

Την ίδια ώρα που συμβαίνουν όλα αυτά, στον δημόσιο τομέα, στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση, οι ιδιώτες στον χώρο ισχυροποιούνται, ανδρώνονται και αποκομίζουν κέρδη. Είναι γνωστό το σύστημα. Απαξίωση, υπονόμηση του δημόσιου συστήματος για να έρθουν οι ιδιώτες να καλύψουν το κενό που δημιουργείται με τις κυβερνητικές πολιτικές.

Το σίγουρο είναι, ότι η δημόσια ναυτική εκπαίδευση απαιτεί άμεση και ουσιαστική στήριξη. Απαιτεί προκήρυξη θέσεων μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού, αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προγράμματος και του εξοπλισμού των ακαδημιών και άμεση στελέχωση των ΚΕΣΕΝ.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Αρχικά θα επισημάνω πως οι κώδικες είναι ένα νομοθέτημα στο οποίο στηρίζεται όλο το δικαίωμά μας σύστημα. Φτιάξατε μια νομοπαρασκευαστική επιτροπή που, σε αρκετά σύντομο χρονικό διάστημα, έφερε έναν νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και αντικαθιστά, ουσια-

στικά, αυτόν του 1958. Χρειάζοταν αλλαγή, χρειάζοταν εκσυγχρονισμό, χρειάζοταν αναβάθμιση, χρειάζοταν ενσωμάτωση νεότερης νομοθεσίας; Βεβαίως!

Κύριε συνάδελφε, κύριε Οικονομού, αυτή είναι η θέση μας. Βεβαίως, ο κώδικας χρειάζοταν εκσυγχρονισμό. Βεβαίως, χρειάζοταν αναμόρφωση. Συμφωνούμε σε αυτό. Όμως, η διαβούλευση ήταν ελάχιστη. Ο χρόνος που δουλεύτηκε ήταν μικρός. Δεν κλήθηκαν όλοι οι φορείς της ναυτιλίας και των παραναυτιλιακών επαγγελματιών να καταθέσουν τις απόψεις τους.

Μόλις χτες με πήρε έντρομος ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά και μου είπε ότι δεν έγινε κάποια διαβούλευση, δεν κλήθηκε πουθενά ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, που έχει δικηγόρους οι οποίοι ασχολούνται κατ' εξοχήν με το Ναυτικό Δίκαιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν ισχύει...

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Ο ίδιος εννοώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Εκλήθησαν.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Ο ίδιος. Όχι ως άτομα, εννοώ ως φορέας, κύριε Υφυπουργέ, εκλήθη;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Για το Συμβούλιο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά που συμμετέχει δεν λέτε;

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ-ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Ναι. Εκλήθη ως φορέας; Διότι ο πρόεδρος μου είπε ότι «δεν πήραμε χαμπάρι».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Μα, δεν είναι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Θα τα πείτε, κύριε Υπουργέ. Θα απαντήσετε μετά.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Να τα πείτε, γιατί αυτό μου είπε ο ίδιος προσωπικά, ότι δεν εκλήθη να καταθέσει τις απόψεις του. Υπήρξε μια πολύ σύντομη διάρκεια διαβούλευσης δεκατριών - δεκατεσσάρων ημερών και έρχεται προς ψήφιση. Έντρομος με πήρε ο άνθρωπος χτες. Σας λέω τώρα το τι συνέβη.

Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις, λοιπόν, αποκλείστηκαν, όπως και φορείς της ναυτιλίας. Δυστυχώς δεν φαίνεται ένα νομοσχέδιο που να είναι προϊόν εκτεταμένου διαλόγου και συγκλίσεων.

Θα επισημάνω τώρα τα προβληματικά στοιχεία, γιατί υπάρχουν προβληματικά στοιχεία, προβληματικές διατάξεις σε αυτό το νομοθέτημα. Έχουν αναλυθεί, τα έχουμε αναλύσει και στις τρεις συνεδριάσεις της επιτροπής. Θα επαναλάβω τα πιο σημαντικά σημεία.

Πρώτον, νομοθετείτε την ηλεκτρονική τήρηση βιβλίων νηολογίου και την υποβολή εγγράφων με ηλεκτρονικά μέσα. Αυτό δεν το ακούμε πρώτη φορά. Το έχετε εξαγγείλει και άλλες φορές, αλλά αυτό που έχετε κάνει μέχρι τώρα είναι ουσιαστικά μόνο η ηλεκτρονική έκδοση εγκριτικών πράξεων. Μόνο αυτό έχει λειτουργήσει.

Περαιτέρω, δεν έχετε προνοήσει καθόλου πώς θα λειτουργήσει όλο αυτό. Δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη δαπάνης μέσα στο 2023 για την υλοποίηση των διατάξεων που αφορούν στην τήρηση νηολογίων στα λιμεναρχεία της χώρας. Διαβάζουμε στο νομοσχέδιο ότι τα ημερολόγια θα αρχίσουν να λειτουργούν από 1-7-2023, από την 1^η Ιουλίου δηλαδή και οι υπόλοιπες διατάξεις από 1^η Μαΐου. Πρωτομαγιά, δηλαδή, θα ξεκινήσει η εφαρμογή των υπολοίπων διατάξεων. Θα έχετε προλάβει;

Πριν την έναρξη ισχύος των διατάξεων του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, πρέπει να εκδοθούν τέσσερις κοινές υπουργικές αποφάσεις που ρυθμίζουν δεκάδες ζητήματα, κρίσιμα ζητήματα, σημαντικά ζητήματα. Και όμως, έχετε προβλέψει τι θα γίνει; Θα τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα; Οι υπηρεσίες έχουν ενημερωθεί; Έχουν καταγραφεί οι ανάγκες και οι ελλείψεις; Έχουν εξασφαλιστεί οι οικονομικοί πόροι; Νομίζετε ότι όλα αυτά θα μπορέσετε να τα υλοποιήσετε με τα ίδια πρόσωπα, με το ίδιο προσωπικό και τις ίδιες συνθήκες, τις ίδιες υποδομές; Έχετε μεριμνήσει για τις ανάγκες εκπαίδευσης των λιμενικών, αλλά και των ναυτικών, για να μπορούν να καταθέτουν ηλεκτρονικά;

Γίνεται κατανοητό, λοιπόν, ότι δεν θα είστε έτοιμοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Δεν θα είστε έτοιμοι και θα φέρετε μια διάταξη αναστολής των διατάξεων αυτών, δημιουργώντας μεγάλη αναταραχή και αναστάτωση στον κρίσιμο αυτόν τομέα της ναυτιλίας.

Η εισαγωγή ηλεκτρονικών μέσων και συστημάτων, βεβαίως, είναι κρίσιμο και σημαντικό για να παταχθεί, να αντιμετωπιστεί η γραφειοκρατία. Όμως, δεν μπορεί να είναι μια δυνατότητα που προβλέπεται σε μια υποπαράγραφο ενός άρθρου του κώδικα. Εδώ χρειάζεται μια εμπειριστική μελέτη, που θα είναι προ-ϊόν εκτεταμένου διαλόγου με όλους τους φορείς και βεβαίως, θα τεθεί σε λειτουργία με νόμο, με συγκεκριμένες διατάξεις που θα περιγράφουν πώς ακριβώς θα εφαρμοστεί.

Περαιτέρω, διατρέχοντας το νομοσχέδιο, διαπιστώνουμε και πληθώρα διάσπαρτων διατάξεων οι οποίες εξυπηρετούν μονόπλευρα τα συμφέροντα των εμπλεκομένων. Για παράδειγμα, η παραχώρηση προτιμώμενης υποθήκης δεν εφαρμόζεται ενιαία για όλα τα πλοία. Εξαιρούνται όσα είναι άνω των χιλίων πεντακοσίων κόρων και είναι νηολογημένα με το νομοθετικό διάταγμα 2687/1953. Αυτά τα πλοία εξαιρούνται και από άλλες διατάξεις.

Επιπλέον, ενώ παρέχεται στον ενυπόθηκο δανειστή η δυνατότητα εκποίησης χωρίς πλειστηριασμό του πλοίου για την εξασφάλιση της απαίτησής του, οι προνομιούχες απαιτήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος αναγνωρίζονται μόνο αν τρέξουν στα δικαστήρια για την αναγνώριση έναντι του νέου πλοιοκτήτη.

Τα ίδια και στο άρθρο 50: Σημαντική κριτική. Θα έπρεπε να είχε αποσυρθεί το άρθρο αυτό. Τι προβλέπει; Μη εφαρμογή του άρθρου 479 του Αστικού Κώδικα.

Σας έχουμε τονίσει και σας έχουμε επισημάνει ότι η επιλογή σας αυτή είναι βέβαιο ότι θα δημιουργήσει πάρα πολλά προβλήματα τόσο στα πληρώματα, ειδικά όσον αφορά στις υπερωρίες και τα δεδουλευμένα τους, όσο και σε παλιά ναυτιλιακά επαγγέλματα που παρέχουν υπηρεσίες στα πλοία. Ανοίγεται ουσιαστικά τον ασκό του Αιόλου και δεν δίνετε καμμία εξήγηση γιατί. Δεν καταλαβαίνετε ότι θέτετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των συναλλαγών; Δεν καταλαβαίνετε ότι αφήνεται απροστάτευτους τους πιστωτές από τις εικονικές μεταβιβάσεις πλοίων; Ξέρετε γίνονται και τέτοιες.

Προφανώς, το καταλαβαίνετε και επιλέγετε να εξυπηρετήσετε τους εφοπλιστές, ζημιώνοντας ευθέως τους εργαζόμενους, τους προμηθευτές, τους επισκευαστές, τα ναυπηγεία και άλλους πολλούς. Θα έπρεπε να προστατεύετε όλους αυτούς και όχι να τους αφήνετε εκτεθειμένους σε κακόπιστους πλοιοκτήτες.

Επαναλαμβάνω, επίσης, ότι το άρθρο 44 δεν εξασφαλίζει τους εργαζόμενους -τον πλοίαρχο και το πλήρωμα- γιατί προβλέπει δικαστική προσφυγή. Ξανά θα τρέχουν στα δικαστήρια οι εργαζόμενοι, για να αναγνωριστεί η απαίτησή τους και τα δικαιώματά τους -τα δεδουλευμένα τους, ουσιαστικά- έναντι του νέου πλοιοκτήτη.

Ακρώς προβληματική είναι και η διάταξη που αφορά στην αστική ευθύνη του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη. Προβλέπεται η προστασία μόνο των απαιτήσεων του ναυτικού που δημιουργήθηκαν τους τελευταίους έξι μήνες. Αν έχει δολέψει πέραν των έξι μηνών ο ναυτικός, δυστυχώς, χάνει τα δεδουλευμένα του. Και βέβαια, γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι σύνθηρες φαινόμενο μια αλλοδαπή πλοιοκτήτρια εταιρεία να είναι ιδίων συμφερόντων με την αντιπρόσωπο εταιρεία που είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα.

Στο άρθρο 273 εισάγεται για πρώτη φορά στο Ελληνικό Δίκαιο η έννοια της κακόπιστης ακινητοποίησης πλοίου. Προβλέπεται αποζημίωση του πλοιοκτήτη σε αυτή την περίπτωση. Είναι μια διάταξη που δεν ταιριάζει, δεν μπορεί να εφαρμοστεί στο Ελληνικό Δίκαιο, γιατί η ακινητοποίηση στην Ελλάδα γίνεται με δικαστική απόφαση, με προσωρινή διαταγή. Δικαστής τη διατάζει, αφού βέβαια έχει εκτιμήσει τις προϋποθέσεις νομιμότητας του αιτήματος. Κακόπιστη ακινητοποίηση μπορεί να υπάρχει σε δικαστικά συστήματα -και υπάρχουν τέτοια- όπου γίνεται ακινητοποίηση χωρίς δικαστική απόφαση. Εδώ, στην Ελλάδα, υπάρχει δικαστική απόφαση. Κρίνονται τα δεδομένα και θα πάει μετά ο πλοιοκτήτης και θα πει «α, ήταν κακόπιστη μια κινητοποίηση που έγινε κατόπιν δικαστικής απόφασης;». Δεν νομίζουμε ότι ταιριάζει στο Ελληνικό Δίκαιο αυτό.

Επιπλέον, με το νομοσχέδιο εισάγεται η έννοια του κατ'επάγγελμα ναυαγοσωστικού, που δεν υπήρχε μέχρι σήμερα. Η Ελλάδα ως σήμερα διαθέτει μόνο ρυμουλκά ναυαγοσωστικά πλοία. Μέσω αυτού του άρθρου δίνεται ουσιαστικά ολόκληρη η αποζημίωση και αμοιβή στον πλοιοκτήτη του ναυαγοσωστικού από την ασφάλεια του πλοίου ή της πλωτής εξέδρας.

Με αυτό τον τρόπο, κάθε άλλο πλοίο και ιδιαίτερα, το ρυμουλκό θα έχει τον κίνδυνο να εξαιρείται της αμοιβής και ουσιαστικά, να αποτρέπεται να συμμετέχει σε επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής. Έτσι, τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Ειδικά για τις διατάξεις που διέπουν τη ναυτική εργασία, περιλαμβάνονται ρυθμίσεις ανεφάρμοστες ή αντίθετες με την πάγια ναυτιλιακή συνήθεια και τη νομολογία των δικαστηρίων στο σχέδιο νόμου που φέρνετε. Για παράδειγμα, γίνεται αναφορά σε πλήρη μισθό, ο οποίος περιλαμβάνει βασικό μισθό και τακτικά επιδόματα. Ο προσδιορισμός, όμως, των αποδοχών αυτών μπορεί να γίνει μόνο στις κατηγορίες που υπάρχει ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας.

Πολλές κατηγορίες πλοίων, όμως, δεν καλύπτονται από συλλογικές συμβάσεις εργασίας, όπως τα φορτηγά πλοία όπου δεν έχει υπογραφεί συλλογική σύμβαση μετά το έτος 2010. Άρα εκεί υπάρχει ζήτημα με τον προσδιορισμό αυτών των εννοιών.

Πρότασή μας είναι να μην πειραχτούν οι διατάξεις για τη ναυτεργατική νομοθεσία.

Δεν μπορεί να μην αναφερθώ και στην εγκατάλειψη πλοίου στον ασφαλιστή σε περίπτωση ναυαγίου, ειδικά στην περίπτωση που ο ασφαλιστής μπορεί να διαθέσει το ποσό του ασφαλιστρού, αποποιούμενος την κυριότητα του πλοίου. Οι διατάξεις αυτές ανοίγουν τον δρόμο για μείωση της προστασίας του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Μετά από τόσα θαλάσσια ατυχήματα, διαρροές πετρελαίου κ.λπ., θα έπρεπε να υπάρξει μεγαλύτερη μέριμνα για προστασία των ακτών και των θαλασσών μας. Με τις διατάξεις αυτές παρέχονται διέξοδοι αποφυγής κυρώσεων.

Ως προς τις διατάξεις σχετικά με τη μείωση των προσόντων των εκτάκτων ναυτοδασκάλων, έχω τοποθετηθεί πολλές φορές στην επιτροπή. Είμαστε αντίθετοι στην απαξίωση αυτή. Εμείς προτείνουμε την προκήρυξη θέσεων και την αύξηση των αποδοχών των ναυτοδασκάλων, ώστε να έχουμε μια δημόσια ναυτική εκπαίδευση που πραγματικά θα είναι η αρμόζουσα.

Ο νέος κώδικας, λοιπόν, είναι μια αναγκαιότητα. Όμως, το νομοσχέδιο μπορούμε να πούμε ότι δεν έχει όραμα και δεν έχει εθνική στρατηγική. Η ελληνική ναυτιλία αξίζει ένα ολιστικό σχέδιο για ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη και μεγαλύτερο θετικό αποτύπωμα στην ελληνική οικονομία και στην ελληνική κοινωνία. Η ελληνική ναυτιλία δεν είναι μόνο πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, είναι καπεταναίοι, είναι αξιωματικοί, είναι μηχανικοί, είναι τα πληρώματα, είναι οι εργαζόμενοι συνολικά στην ναυτιλία. Αυτοί δίνουν ζωή στα πλοία. Θα πρέπει, λοιπόν, να ασχολούμαστε ως πολιτεία, ως κράτος με όλους και να υπερασπιζόμαστε το σύνολο της ναυτιλίας.

Κύριε Πρόεδρε, έχουμε τοποθετηθεί ήδη και έχουμε δηλώσει ότι θα απέχουμε από την ψηφοφορία. Είμαστε παρόντες. Το διαπιστώσατε. Ασκούμε το κοινοβουλευτικό μας έργο κανονικά. Δεν μπορούμε, όμως, να νομιμοποιήσουμε την εκτροπή. Τώρα πλέον που έχει αποδειχθεί ότι η ΕΥΠ...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Πώς το διαπιστώνετε;

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Δεν σας κατάντα, κύριε συνάδελφε. Με ρωτάτε σχετικά με το ότι δεν ψηφίζουμε; Το έχουμε δηλώσει πάρα πολλές φορές. Συμβαίνει...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Άλλο εννοούσα, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Αν ψηφίζατε, τι θα ψηφίζατε;

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Έχουμε τοποθετηθεί για όλα αυτά. Σας λέω, όμως, ότι απέχουμε από την ψηφοφορία. Έχει γίνει κατανοητή η θέση μας από άλλες τοποθετήσεις μας. Αν παρακολουθήσατε τις επιτροπές -όπως και από τη σημερινή διαδικασία- πιστεύω ότι έχετε καταλάβει τη θέση μας. Όμως, απέχουμε από την ψηφοφορία. Είναι μια διαδικασία που δείχνει με θεσμικό τρόπο την αντίδρασή μας σε όλα αυτά που συμβαίνουν. Αντιδρούμε σε ένδειξη διαμαρτυρίας προφα-

νώς για τη μεγίστη, τη μείζονα παραβίαση του συνταγματικού πλαισίου της δημοκρατικής λειτουργίας του πολιτεύματος. Επιλέγουμε να αξιοποιήσουμε ένα θεσμικό όπλο, τη στάση μας απέναντι στις ψηφοφορίες του νομοθετικού έργου της Κυβέρνησης, και με αυτόν τον τρόπο δηλώνουμε ότι θα απέχουμε.

Το ζήτημα, όμως, είναι γιατί δεν αντιδρούν και εκείνα τα κόμματα που μας κατηγορούν. Γιατί δεν αντιδρούν με αναλογικό τρόπο ως προς το μέγεθος της αντιδημοκρατικής εκτροπής; Γιατί ταυτίζονται με έναν Πρωθυπουργό και με μια Κυβέρνηση αντιδημοκρατικής εκτροπής. Εδώ απαιτείται αποκατάσταση των θεσμών για να μην πλήττεται ο πυρήνας των δικαιωμάτων. Οι δημοκρατικές δυνάμεις έχουν χρέος να διαμορφώσουν ένα μέτωπο κατά της προσβολής, ένα μέτωπο προστασίας και αποκατάστασης της δημοκρατικής λειτουργίας.

Εμείς με ξεκάθαρο και θεσμικό τρόπο, ζητάμε την άρση των συνθηκών εκτροπής, τη διενέργεια εκλογών και ζητάμε να μιλήσει ο λαός. Επιδιώκουμε τη συνεργασία με τις προοδευτικές δημοκρατικές δυνάμεις. Είναι ξεκάθαρο ότι η εκτροπή συνδέεται και με τη διεύρυνση των ανισοτήτων, της φτωχοποίησης, της ασχρόκρδειας, τα υπερέκρηδα συγκεκριμένων εταιρειών, την ακρίβεια, την υπονόμευση και την υποβάθμιση της δημόσιας παιδείας και της δημόσιας υγείας. Όλα αυτά πρέπει να τελειώνουν, και θα τελειώσουν στις εκλογές που έρχονται.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Καλαματιανέ.

Παρακαλώ να κλείσει ο κατάλογος της ηλεκτρονικής εγγραφής των ομιλητών.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής από το Κίνημα Αλλαγής κ. Δημήτριος Μπιάγκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να επαναλάβω τη θέση μας, όσον αφορά την τελευταία τοποθέτηση του συναδέλφου εισηγητή από τον ΣΥΡΙΖΑ και τη στάση τους να απέχουν από τη διαδικασία. Ξέρετε πολύ καλά ότι η δημοκρατία έχει κανόνες. Εμείς διαλέγουμε, τόσο στη δημοκρατία, όσο και στη λειτουργία του Κοινοβουλίου, να μην επιλέγουμε αλά καρτ τους κανόνες. Σεβόμαστε απολύτως τις πλειοψηφίες είτε μας αρέσει είτε δεν μας αρέσει. Άρα είναι μια θέση η οποία μας βρίσκει αντίθετους πολιτικά και επί της ουσίας.

Πριν αναφερθώ στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, επιτρέψτε μου μια σύντομη αναφορά στα πεπραγμένα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κατά την τελευταία τετραετία. Κύριε Υφυπουργέ, η πραγματικότητα στη νησιωτική Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει δύσκολη. Τα ελληνικά νησιά αντιμετωπίζουν διαχρονικά δυσκολίες και προκλήσεις που αφορούν μεταξύ άλλων στην απομόνωση και στη δυσκολία προσβασιμότητας, στην πληθυσμιακή απομείωση και στον γηρασμό, στην επιβάρυνση του περιβαλλοντικά ευαίσθητου οικοσυστήματός τους, στην ανεπάρκεια των υποδομών, στην εν γένει ανασφάλεια που βιώνουν ιδιαίτερα τα μικρά και απομακρυσμένα νησιά εξαιτίας και της προσπάθειας αθέμιτης επιρροής και εκφοβισμού τους από τρίτα κράτη τα οποία συνορεύουν, και φυσικά στη μη απρόσκοπτη και αποτελεσματική παροχή υγειονομικής περίθαλψης.

Αναφέρω ενδεικτικά, κύριε Υφυπουργέ -το αναφέρω ενδεικτικά και από το Βήμα της Βουλής, αλλά το είπα προηγουμένως και κατ' ιδίαν στον κύριο Υπουργό- το παράδειγμα του ακριτικού νησιού της Ερείκουσας στα Διαπόντια Νησιά. Είναι εβδομήντα με ογδόντα ψυχές εκεί που περιμένουν. Το νησί λοιπόν αυτό βρίσκεται τους τελευταίους τρεις, τέσσερις μήνες χωρίς γιατρό. Το έχουμε αναδείξει το θέμα τόσο σε επίπεδο ερώτησης όσο και σε επίπεδο επίκαιρης ερώτησης, που τονίσαμε το πρόβλημα της στοιχειώδους παροχής ιατρικών υπηρεσιών που αντιμετωπίζει το νησί, αλλά και τα γεωστρατηγικά και εθνικά ζητήματα που σχετίζονται με την ανάγκη άμεσης λύσης του συγκεκριμένου νησιού που βρίσκεται στο βορειοδυτικότερο άκρο της πατρίδας μας.

Κύριε Υφυπουργέ, πραγματικά, αν υπάρχει από μέρους σας πολιτική βούληση μπορείτε να έχετε τη δυνατότητα να δώσετε άμεση λύση είτε από το Υπουργείο σας είτε από το Υπουργείο Άμυνας, αν συνεργαστείτε. Φτάνει μια απλή απόσπαση ενός

οπλίτη γιατρού, μέχρι τουλάχιστον να φύγει ο χειμώνας, να φύγουν τα έντονα καιρικά φαινόμενα και να ολοκληρωθεί η διαδικασία -όταν θα ολοκληρωθεί- για την κάλυψη του αγροτικού ιατρείου. Επαναλαμβάνω, μιλάμε για εβδομήντα ψυχές, οι οποίες «κρατούν Θερμοπύλες». Όλα αυτά τα προβλήματα της νησιωτικής περιφέρειας τα έχουμε επανειλημμένως αναδείξει εντός και εκτός Βουλής, καθ' όλη τη διάρκεια της σχεδόν τετραετούς θητείας της Κυβέρνησης. Και έχουμε προτείνει τεκμηριωμένες λύσεις και πολιτικές -που είμαστε έτοιμοι να υποστηρίξουμε- χωρίς όμως, δυστυχώς, να υπάρχει ανταπόκριση από εσάς.

Ακόμα και το πετυχημένο, κατά γενική ομολογία, μέτρο του μεταφορικού ισοδύναμου -που ήταν μια από τις μοναδικές συνεισφορές, αν όχι η μοναδική ουσιαστική συνεισφορά των κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ στη νησιωτική πολιτική, και το οποίο στη Νέα Δημοκρατία είχατε τότε καταψηφίσει- συνεχίζετε να το απαξιώνετε συστηματικά, κύριε Υπουργέ, με χαρακτηριστικές καθυστερήσεις των οφειλομένων στους δικαιούχους νησιώτες οι οποίες φθάνουν ή και ξεπερνούν τον έναν χρόνο.

Για τον τομέα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης δεν χρειάζονται πολλά, αρκεί να αναφερθούν στην προχθεσινή απεργία των εκπαιδευτικών, που η άρνησή σας τους έχει γυρίσει την πλάτη εδώ και τέσσερα χρόνια, υποβαθμίζοντας συνεχώς και απαξιώνοντας τις ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού προς όφελος των αντίστοιχων ιδιωτικών σχολών.

Κύριε Υφυπουργέ, ξεκίνησε χτες και σήμερα είναι ακόμα σε εξέλιξη η διήμερη απεργία των ναυτικών της ΠΝΟ. Τι ζητάει αλήθεια η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και είστε τόσο σκληροί και ανένδοτοι απέναντί τους; Θεωρώ ότι ζητάει τα αυτονόητα, δηλαδή την εκκίνηση των διαπραγματεύσεων με την εργοδοσία για την κατάρτιση και την υπογράφιση νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας για το 2023, την οποία το Υπουργείο σας οφείλει να υποστηρίξει. Τι ζητούν επίσης; Ζητούν την καταπολέμηση της μαύρης ανασφάλιστης εργασίας και την καθιέρωση πάγιου συστήματος ουσιαστικής οικονομικής ενίσχυσης και προστασίας των ανέργων ναυτικών. Ζητούν ακόμη αύξηση του προβλεπόμενου μηνιαίου επιδόματος ανεργίας, καθώς και δωρεάν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη για τους ίδιους και τις οικογένειές τους. Είναι πράγματι υπερβολικά τα αιτήματά τους;

Σε ό,τι αφορά την ακτοπλοΐα, κύριε Υφυπουργέ, που είναι για τα νησιά ο βασικότερος παράγοντας εδαφικής συνοχής και οικονομικής ανάπτυξης, εξαντλήσαμε, νομίζω, κάθε πολιτικό περιθώριο και σας αναφέραμε σε κάθε πολιτική μας παρέμβαση ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο είναι παρωχημένο, χρήζει ριζικής αναδιάρθρωσης, μέσω ευρείας διαβούλευσης και επιστημονικής τεκμηρίωσης. Επιτρέψτε μου μάλιστα να κάνω ιδιαίτερη αναφορά στα όσα έχουν πετύχει άλλα κράτη, μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η γειτονική μας Ιταλία, η οποία, κύριε Υφυπουργέ, διεκδίκησε και πέτυχε χρηματοδότηση 500 εκατομμυρίων ευρώ, παρακαλώ, για να βοηθήσει τις ιταλικές ναυτιλιακές εταιρείες να αποκτήσουν πλοία μηδενικών εκπομπών. Θα αναμέναμε κάτι ανάλογο και από τη δική μας Κυβέρνηση, ώστε να ενισχυθεί τόσο η συνδεσιμότητα των νησιών μας, όσο και η εγχώρια ναυπηγική δραστηριότητα.

Κύριε Υφυπουργέ, ολοκληρώνω τη σύντομη αναφορά μου στα πεπραγμένα σας, αναφερόμενος ενδεικτικά στην παντελή έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού για τη λιμενική πολιτική της πατρίδας μας, για την εμμονή της Κυβέρνησής σας στη μονοσήμαντη εφαρμογή ενός δογματικού, νεοφιλελεύθερου μοντέλου αξιοποίησης των οργανισμών λιμένων της χώρας, μέσω πώλησης της πλειοψηφίας των μετοχών τους και όχι μέσω παραχώρησης των επί μέρους δραστηριοτήτων τους, όπως άλλωστε συμβαίνει στη συντριπτική πλειοψηφία των λιμανιών σε όλο τον κόσμο.

Παράλληλα, φροντίσατε να αποδυναμώσετε την ίδια στιγμή τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, ώστε να μπορείτε να εφαρμόζετε ανεξέλεγκτα την πολιτική σας ικανοποιώντας συγκεκριμένα συμφέροντα που οδηγούν νομοτελειακά σε καταστάσεις και εκμεταλλεύσεις δεσπόζουσας θέσης εις βάρος, βέβαια, πάντα των συμφερόντων του δημόσιου, των χρηστών των λιμενικών υποδομών και των πολιτών.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου για την τροποποίηση και κωδικοποίηση

του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που μαζί με τον Κώδικα του Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ναυτικής νομοθεσίας του Εθνικού μας Δικαίου. Πρέπει όμως να σημειώσω ότι, δυστυχώς, επαναλήφθηκε για ακόμη μια φορά η προσφιλής μέθοδος -και απαξίωση, θα έλεγα- της νομοθετικής διαδικασίας από την Κυβέρνησή σας.

Το εν λόγω θεμελιώδες για τη ναυτική νομοθεσία σχέδιο νόμου που είναι πάνω από τριακόσια άρθρα και που περιλαμβάνει πλήθος εξειδικευμένων νομικών εννοιών και αναφορών σε αρκετές σχετιζόμενες διεθνείς συμβάσεις μάς δόθηκε προς ανάγνωση και επεξεργασία αιφνιδιαστικά, μόλις λίγες ώρες πριν την έναρξη της πρώτης συνεδρίασης της επιτροπής. Το δε πρόγραμμα συνεδριάσεων της επιτροπής ήταν ασφυκτικά συμπυκνωμένο χρονικά.

Ακόμη και έτσι, όμως, νομίζω ότι καταγράφηκαν, τόσο από τους εκπροσώπους των φορέων όσο και από το σύνολο των Βουλευτών που τοποθετήθηκαν, αξιόλογες απόψεις, σχόλια και προτάσεις που θα μπορούσαν να ληφθούν υπ' όψιν κατά τη διαμόρφωση του τελικού κειμένου προς ψήφιση.

Όμως, κατά γενική ομολογία, κύριε Υφυπουργέ, κρίνεται ως επιβεβλημένος ο εκσυγχρονισμός ενός νομοθετήματος, όπως ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ πριν από περίπου εξήντα πέντε χρόνια και που πλέον βεβαίως και θεωρείται παρωχημένος και αδύναμος, για να υποστηρίξει τις σύγχρονες ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας.

Η αρχική μας, άλλωστε, διαπίστωση ότι ο νέος προτεινόμενος κώδικας κινείται εν γένει στη σωστή κατεύθυνση επιβεβαιώθηκε και από τους δύο βασικούς ενδιαφερόμενους, τόσο δηλαδή από την πλευρά του εφοπλισμού διά της τοποθέτησης του εκπροσώπου του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος όσο και από τη μεριά των ναυτικών μέσω της ρητής δήλωσης ικανοποίησης του εκπροσώπου της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

Εντούτοις, εντοπίστηκαν σημεία των διατάξεων του υπό συζήτηση σχεδίου κώδικα που χρήζουν διορθώσεων και βελτιώσεων. Ενδεικτικά, αναφέρω ότι εντοπίστηκαν προβλήματα σαφήνειας και επιστημονικής τεκμηρίωσης που αφορούσαν κυρίως τους ορισμούς του πλοίου και του στατικού ναυπηγήματος. Επίσης, ακόμη και οι θετικές προβλέψεις της δυναμικής ηλεκτρονικής νηολόγησης πλοίων χαρακτηρίζονται από μια ατολμία και, εν πάση περιπτώσει, από μια υστέρηση σε σχέση τουλάχιστον με ανταγωνιστικά νηολόγια. Επίσης, χρειάζονται περαιτέρω διευκρινίσεις ή και τροποποιήσεις, θα έλεγα, ειδικότερα στο τέταρτο, στο πέμπτο και το όγδοο μέρος που σχετίζονται, κύριε Υφυπουργέ, με θέματα ναυλώσεων και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Αξιοσημείωτες είναι και οι παρατηρήσεις και οι προτάσεις τροποποιήσεων που αφορούν τις διατάξεις που άπτονται θεμάτων της κατ' επάγγελμα επιθαλάσσιας αρωγής. Μάλιστα, στις επιτροπές διατυπώθηκαν και σχετικές καταγγελίες από την αρμόδια Ένωση Πλοιοκτητών περί μεθοδεύσεων που ακολουθούνται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προς όφελος συγκεκριμένων συμφερόντων, κατά την εκπόνηση του σχετικού με τα ναυαγοσωστικά πλοία προεδρικού διατάγματος.

Αναδείχθηκε, επίσης, ο γενικότερος προβληματισμός για την ανάγκη συνάφειας και συγχρονισμού του Νέου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου με τις αντίστοιχες διατάξεις του ισχύοντα Κώδικα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Κύριε Υπουργέ, κατά την προσφιλή σας τακτική συμπεριλάβατε στο τελευταίο μέρος του σχεδίου νόμου και ορισμένες διάσπαρτες διατάξεις, αρκετές εκ των οποίων στερούνται επαρκούς αιτιολόγησης και ελέγχονται μάλιστα και ως προς τη σκοπιμότητά τους. Και σε αυτή την περίπτωση φάνηκε ξεκάθαρα ότι αγνοήθηκαν οι άμεσοι ενδιαφερόμενοι και οι κοινωνικοί εταίροι.

Ενδεικτικά αναφέρω το άρθρο 294, όπου επιχειρείται να αντιμετωπιστεί η έλλειψη υποψήφιων -προσέξτε- για την κάλυψη των αναγκών στο έγκτατο εκπαιδευτικό προσωπικό των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού μέσω, βέβαια, της μείωσης των απαιτούμενων τυπικών προσόντων και όχι της αύξησης, απ' ενός, των ουσιαστικών προσόντων, αλλά και της αύξησης της προβλεπόμενης αντιμισθίας που έχουν ανάγκη αυτοί οι άνθρωποι. Έτσι, οδηγείται στην περαιτέρω υποβάθμιση του παρεχόμενου εκπαιδευτικού έργου της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης.

Όπως προανέφερα, το εν λόγω σχέδιο νόμου στον βαθμό τουλάχιστον που αφορά τον νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κινείται εν γένει προς τη σωστή κατεύθυνση, έχοντας όμως παράλληλα σημεία που χρήζουν διόρθωσης και βελτίωσης, καθώς και ορισμένες διατάξεις που δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες εκσυγχρονισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ευρύτερα το δημόσιο συμφέρον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζουν καλά οι Έλληνες πολίτες ότι οι μεγάλες μεταρρυθμίσεις και αλλαγές σε όλους τους τομείς, η ευημερία και η κοινωνική δικαιοσύνη είναι αιρετά συνδεδεμένες στην πατρίδα μας με τις περιόδους διακυβέρνησης από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα. Το γνωρίζουν οι νησιώτες μας, το γνωρίζουν οι ναυτικοί μας, το γνωρίζουν οι εργαζόμενοι και οι επιχειρηματίες στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτή μας η εμπειρία, η τεχνογνωσία και η προσήλωση στην καινοτομία είναι συνυφασμένες με τις αρχές της σοσιαλδημοκρατίας, όπως η διασφάλιση ίσων ευκαιριών και βιώσιμης ανάπτυξης -που αποτυπώνονται και στο πολιτικό μας πρόγραμμα- εφαρμόζονται και δοκιμάζονται εμπράκτως και καθημερινά στις πρωτοβουλίες και στη στάση μας εντός και εκτός Κοινοβουλίου. Είναι μια στάση εποικοδομητικής κριτικής και παράθεσης τεκμηριωμένων προτάσεων, κύριε Υφυπουργέ.

Στο πλαίσιο αυτό, κύριε Πρόεδρε, και θεωρώντας ότι με τις στοιχειοθετημένες παρατηρήσεις και προτάσεις μας προσπαθήσαμε, στο πλαίσιο του δυνατού, να συνεισφέρουμε εποικοδομητικά κατά τη συζήτηση που προηγήθηκε στην αρμόδια επιτροπή, τοποθετούμαστε θετικά επί της αρχής στο εν λόγω σχέδιο νόμου, αναφορικά με τα μέρη που αφορούν τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τηρώντας επιφυλάξεις επί συγκεκριμένων άρθρων του δέκατου τέταρτου μέρους που αφορά τις λεγόμενες, κύριε Υφυπουργέ, επείγουσες διατάξεις που είναι αρμοδιότητες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας ευχαριστώ, κύριε Μπιάγκη, και ειδικά για την τήρηση του χρόνου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», τριάντα μια μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5^ο ΕΠΑΛ Ηρακλείου Κρήτης (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επόμενη ομιλήτρια είναι η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντω Μανωλάκου

Κυρία Μανωλάκου, έχετε τον λόγο.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Χαιρετίζουμε τη σαρανταοκτώρη προεδροπονητική απεργία που είναι σε εξέλιξη του ναυτεργατικού κινήματος με καθολική συμμετοχή των ναυτικών, επιβεβαιώνοντας ότι χωρίς τους ναυτικούς, προπέλα δεν γυρνά, γιατί με τη δουλειά τους παράγουν όλο τον πλούτο, για να τον απολαμβάνει αποκλειστικά το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Αυτό δεν είναι απλώς αδικία, αλλά είναι στυγνή εκμετάλλευση που έχουν συμβάλει όλες οι κυβερνήσεις -Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ- με τους νόμους τους υπέρ των εφοπλιστών. Ακόμη και ας μην παίρνει μέρος στην ψηφοφορία ο ΣΥΡΙΖΑ, περνάει και τα δικά του αντεργατικά νομοθετήματα. Εκεί που σταματάει ο ένας, συνεχίζει ο άλλος και μαζί αποφασίζουν να μην φορολογηθούν οι εφοπλιστές, μην τυχόν και χάσουν κανένα σεντς από τα αμύθητα κέρδη τους. Για αυτό είναι και άσφαιρη η κριτική του.

Εξάλλου, στα κύρια αιτήματα των ναυτεργατών είναι η ανανέωση και η εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων εργασίας σε όλες τις κατηγορίες πλοίων με ουσιαστικές αυξήσεις πάνω από 12%, ώστε να καλύπτουν τον πληθωρισμό και βεβαίως, είναι και η απόσυρση των αντανταναυτεργατικών διατάξεων στην αναθεώρηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Υπάρχουν κι άλλα αιτήματα. Καταθέτω, λοιπόν, τα αιτήματά τους.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Διαμάντω Μανωλάκου καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα αιτήματα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κι έχουν δίκιο γιατί ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ψηφίστηκε το 1958 και έχει μέσα του όλα τα χαρακτηριστικά στοιχεία μιας εποχής σκληρών διώξεων κατά των ναυτεργατών, του εργατικού λαϊκού κινήματος και των κομμουνιστών για να δοθεί ώθηση στην καπιταλιστική ανάπτυξη και κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ενσωματώνει τις συνεχείς τροποποιήσεις αντεργατικών νόμων, των κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ, στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου μέχρι και τον ευρωκανονισμό για την κατάργηση του καμποτάζ στην ακτοπλοΐα και γενικότερα στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και προτάσεις με βάση την αντεργατική διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006.

Ξέρουμε ότι η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας είναι στρατηγικής σημασίας για το εφοπλιστικό κεφάλαιο γιατί ενισχύει την κερδοφορία και ανταγωνιστικότητά του. Γι' αυτό οι ποντοπόροι εφοπλιστές δεν προσέρχονται με τις δικές σας πλάτες και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ σε διαπραγματεύσεις για συλλογική σύμβαση από το 2010.

Επιδιώκετε τον ενταφιασμό των συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών στον νέο κώδικα με τα 306 άρθρα του. Αναδείξαμε από την αρχή ότι περιέχει πολύ επικίνδυνες διατάξεις. Είναι πραγματικό τερατούργημα και ζητήσαμε την απόσυρσή του.

Ωστόσο σας προτείνουμε, τουλάχιστον, να αποδεχθείτε την τροπολογία του ΚΚΕ για το άρθρο 165, το οποίο επαναδιατυπώνουμε, ώστε οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα του ναυτικού να ρυθμίζονται από τις ελληνικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας που συμφωνούνται από τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των πλοιοκτητών εργοδοτών και των ναυτεργατών κατά κατηγορία και είδος πλοίου και θα δεσμεύει υποχρεωτικά όλους τους εργοδότες.

Γιατί το παρόν νομοσχέδιο πλήττει στην καρδιά τις κλαδικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας και άλλα κρίσιμης σημασίας δικαιώματα ναυτεργατών. Ενισχύει και επεκτείνει την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης ναυτικής εργασίας που ρυθμίζει τα ελάχιστα, στηρίζοντας ένα επικίνδυνο καθεστώς δουλεμπορίου. Κατακρεουργεί και ρίχνει τα ναυτεργατικά δικαιώματα στα τάρταρα, μειώνει δραματικά τους μισθούς της κλαδικής σύμβασης των ποντοπόρων πλοίων και χρησιμοποιείται για την ένταση εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, με βαριές συνέπειες στην ασφάλεια των πληρωμάτων και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Εξάλλου, επιδίωξη του νομοσχεδίου με την τροποποίηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτεργατών να ρυθμίζονται από αυτή την αντεργατική διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας που κυρώθηκε από τη Νέα Δημοκρατία, το ΣΥΡΙΖΑ και το ΠΑΣΟΚ το 2012, όλοι μαζί παρέα.

Η σύμβαση αυτή καθορίζει τους ελάχιστους όρους για τους μισθούς, γενικότερα τις αμοιβές των ναυτεργατών και τα εργασιακά δικαιώματα, ώστε διαρκώς να οδηγούνται προς τα κάτω, να γίνονται οι ναυτεργάτες φθηνότεροι. Χαρακτηριστικά, η διεθνής σύμβαση προβλέπει εβδομήντα δύο ώρες δουλειά τη βδομάδα. Ποιος ανθρώπινος οργανισμός το αντέχει; Προβλέπει το μισό μισθό σε σύγκριση με την κλαδική σύμβαση των ποντοπόρων, άδεια μόνο δυόμισι ημέρες το μήνα, ενώ οι ναυτεργάτες έχουν κατακτήσει στην κλαδική σύμβαση οκτώ μέρες το μήνα.

Δυστυχώς, αυτά επιδιώκετε να υιοθετηθούν σε μια σειρά άρθρων. Όπως τη λύση σύμβασης ναυτολόγησης με τακτική καταγγελία από τον πλοιοκτήτη. Διαμορφώνετε τις προϋποθέσεις να πετούν οι εφοπλιστές τους ναυτεργάτες από τα πλοία σαν την τρίχα από το ζυμάρει, ανάλογα με τα δικά τους συμφέροντα. Ακόμα και σε περίπτωση ασθένειας και ατυχήματος του ναυτικού, νοσηλεύεται εκτός πλοίου και δικαιούται νοσηλεία και πλήρη μισθό, όχι όσο διαρκεί η ασθένεια, αλλά για τέσσερις μήνες, που είναι εξοργιστικό.

Αλλά και σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης κηρυχθεί σε πτώχευση, τα δεδουλευμένα του ναυτικού θα αφορούν μόνο τους

έξι τελευταίους μήνες πριν την ημέρα της κήρυξης της πτώχευσης. Δηλαδή, αν υπάρχουν οφειλές περισσότερων μηνών, παραγράφονται. Αυτό είναι ληστεία δεδουλευμένων.

Αλλά και στα ζητήματα ευθυνών για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο και μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, μπορεί να χρησιμοποιείται και να παραπέμπεται σε διεθνείς συμβάσεις, όμως ταυτόχρονα δίνετε το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Δηλαδή να αποζημιώνει για ρύπανση με πολύ λιγότερα ο εφοπλιστής. Το ίδιο προβλέπεται και για την αποκατάσταση των συνεπειών σε εργαζόμενους, εμποροβιοτέχνες, εστιατόρια, τουριστικά καταλύματα, αλιείς, ψαράδες, αλλά και αποκατάστασης στο περιβάλλον. Και φυσικά, πλοίαρχος και πλήρωμα είναι τα εξλαστήρια θύματα για ρύπανση και άλλα ατυχήματα. Ο πλοιοκτήτης αλώβητος. Μονά ζυγά δικά του, μόνο να κερδοφορεί.

Όπως απαράδεκτο και επικίνδυνο είναι το άρθρο 50, που ζητάμε να αποσυρθεί και προς τούτο καταθέτουμε στα Πρακτικά και το υπόμνημα του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Διαμάντω Μανωλάκου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν υπόμνημα, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, πολλά άρθρα υπάρχουν για τη θαλάσσια ασφάλιση πλοίων φορτίου και μάλιστα με λεπτομέρειες. Όμως, για την ασφάλιση των ναυτικών, της ανθρώπινης ζωής, σχεδόν τίποτα. Είναι οι αναλώσιμοι. Μάλιστα, σε άρθρο καθίσταται προαιρετική η ασφάλιση για την κάλυψη από πολεμικούς κινδύνους σε ό,τι αφορά τους ναυτεργάτες. Και ξέρουμε ότι, με επίκεντρο τον ιμπεριαλιστικό πόλεμο στην Ουκρανία, οι εφοπλιστές με τη στήριξη Νέας Δημοκρατίας, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ αποκομίζουν τεράστια κέρδη, με ναύλο ακόμα και 480.000 δολάρια την ημέρα για πλοίο μεταφοράς υδρογονομένου φυσικού αερίου και με το πιστόλι στον κρόταφο των ναυτεργατών, που στέλνονται στο στόμα του λύκου στη Μαύρη Θάλασσα και γενικότερα σε επικίνδυνες περιοχές.

Αυτή η στυγνότερη εκμετάλλευση των εργατών της θάλασσας αυξάνει την κερδοφορία στο εφοπλιστικό κεφάλαιο. Γι' αυτό η ελληνόκτητη ναυτιλία ελέγχει το 21% του παγκόσμιου και το 59% του ευρωπαϊκού στόλου. Οι εφοπλιστές κτίζουν εκατοντάδες νέα και αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία. Μόνο μέσα στο 2021 και 2022 παρήγγειλαν αντίστοιχα εκατόν τριάντα πέντε και εκατόν δέκα επτά πλοία, διέθεσαν για νεότευκτα και μεταχειρισμένα πλοία το τεράστιο ποσό των 14,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Χορός δισεκατομμυρίων! Ενώ στην πενταετία 2018 - 2022 η αξία του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε κατά 92% κι έφτασε περίπου τα 160 δισεκατομμύρια δολάρια.

Αυτό εσείς το παρουσιάζετε και το ονομάζετε ναυτιλιακό θαύμα, όμως βασίζεται στη σκληρή δουλειά και εκμετάλλευση των ναυτεργατών και σε ένα νομοθετικό πλαίσιο που θωρακίζει και διευρύνει τα προνόμια των εφοπλιστών. Γι' αυτό και δεν έχει καμιά σχέση με τα συμφέροντα και τα δικαιώματα των εργατών της θάλασσας αυτό το νομοσχέδιο.

Τα στοιχεία, εξάλλου, είναι μαρτυρία. Από την ΕΛΣΤΑΤ ο πίνακας που δίνει το ναυτεργατικό δυναμικό στα πλοία με ελληνική σημαία, δείχνει τη δραματική μείωση των ναυτεργατών. Το 1978 ήταν ογδόντα έξι χιλιάδες οι ναυτεργάτες και το 2020 μόνο δεκαέξι χιλιάδες πεντακόσιοι, δηλαδή μείωση 82%. Αυτή είναι η αλήθεια.

Επίσης, δεν αντιμετωπίζετε τα προβλήματα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, που είναι οξυμμένα από τη διαχρονική υποχρηματοδότηση και υπονόμηση, όπως είναι οι ελλείψεις σε εκπαιδευτικό προσωπικό, με την πλειοψηφία τους να είναι χαμηλόμισθοι, ωρομίσθιοι και όχι μόνιμοι. Μπορεί να κάνει κριτική ο ΣΥΡΙΖΑ, όμως έχει τις ίδιες ευθύνες, γιατί και στη θητεία του τα ίδια χάλια υπήρχαν.

Εσείς τί κάνετε τώρα; Μειώνετε τα τυπικά προσόντα των εκπαιδευτικών και κατ' επέκταση υποβαθμίζετε τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση. Ξέρουμε ότι Κυβέρνηση και Υπουργείο ετοιμάζετε την κατάθεση νομοσχεδίου στην κατεύθυνση σύμπτυξης της δημόσιας και ιδιωτικής εκπαίδευσης. Στην πράξη, δηλαδή, θα προωθήσετε την πλήρη ενσωμάτωση της ναυτικής εκπαίδευσης στις κατευθύνσεις που θέλουν οι εφοπλιστές. Αυτό κάνετε.

Αυτό το νομοσχέδιο, λοιπόν, για την αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δίνει και νέα προνόμια στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και γίνεται πιο επικίνδυνο για τους εργάτες της θάλασσας. Γι' αυτό, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας το καταψηφίζει και στηρίζει τον αγώνα των ναυτεργατών.

Η αλήθεια είναι ότι υπάρχει ανησυχία στα αστικά επιτελεία για την αγανάκτηση και άνοδο των αγωνιστικών διαθέσεων συνολικά των εργαζομένων, τη δυναμική που μπορούν να αποκτήσουν εργατικοί λαϊκοί αγώνες, γιατί όλα δείχνουν ότι η καπιταλιστική οικονομία οδεύει σε επιβράδυνση και πιθανόν σε νέα κρίση και η επίθεση του κεφαλαίου θα δυναμώσει. Επιβάλλεται, λοιπόν, από τώρα ο λαός να πάρει τα μέτρα του.

Καλούμε, λοιπόν, τους ναυτεργάτες να αξιοποιήσουν την πλούσια πείρα που έχουν και να βγάλουν συμπεράσματα από την πολύχρονη επίθεση και την αντεργατική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ, που βρίσκονται σε στρατηγική σύμπλευση στήριξης του εφοπλιστικού κεφαλαίου και να πάρουν την απόφαση μαζί με όλο τον λαό να ισχυροποιήσουν το ΚΚΕ και στις εκλογές. Γιατί, είτε επιτελικό κράτος, όπως λέει η Νέα Δημοκρατία, είτε δικαίο, που αναφέρει ο ΣΥΡΙΖΑ, το αστικό κράτος είναι κράτος για τους λίγους, κατά των πολλών, κατά του λαού, υπηρετεί τα μεγάλα συμφέροντα, στρέφεται εχθρικά κατά των εργατικών λαϊκών αγώνων, χρησιμοποιεί την καταστολή, που έχουν ζήσει οι ναυτεργάτες δεκάδες χιλιάδες φορές στο λιμάνι του Πειραιά αλλά και σε άλλα λιμάνια.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας έχει θέσεις για τα επίκαιρα προβλήματα και φιλολαϊκές προτάσεις κάνει, όπως και σήμερα με την τροπολογία που καταθέσαμε σε αυτό το νομοσχέδιο για μικρή ανακούφιση. Ταυτόχρονα, όμως, έχει και πρόγραμμα εξουσίας και διακυβέρνησης του τόπου, γιατί ο λαός σήμερα μπορεί να ζήσει με σύγχρονα δικαιώματα και ποιότητα ζωής που αντιστοιχούν στον 21^ο αιώνα. Βασικά εργαλεία είναι ο επιστημονικός κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας και η κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής, για να γίνουν λαϊκή περιουσία, με ολόπλευρη αξιοποίηση του εργατικού και επιστημονικού δυναμικού, με θεσμούς της εργατικής λαϊκής εξουσίας, με αποδέσμευση από τις ιμπεριαλιστικές συμμαχίες του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον λαό κυρίαρχο στην εξουσία, με διεθνείς συνθήκες που θα στηρίζονται στο αμοιβαίο όφελος με άλλες χώρες και λαούς. Γι' αυτό λέμε ότι μπορούν να περάσουν τα πλοία, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία στα χέρια του λαού, να γίνουν κοινωνική περιουσία, να αναπτυχθούν σχεδιασμένα με κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες και τη λαϊκή ευημερία.

Συνεπώς η ισχυροποίηση του ΚΚΕ αποτελεί εγγύηση στον καθημερινό αγώνα. Είναι η δύναμη που μπορεί να μπει εμπόδιο στην οποιαδήποτε λαϊκή κυβέρνηση, να δώσει ώθηση στο διεκδικητικό αγώνα και να ανοίξει δρόμο για την ανατροπή της καπιταλιστικής σαπίλας και βαρβαρότητας.

Καταψηφίζουμε, λοιπόν, το παρόν νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ, κυρία Μανωλάκου.

Πριν δώσω τον λόγο στον ειδικό αγορητή της Ελληνικής Λύσης, τον κ. Βιλιάρδο, θέλω να κάνω μια ανακοίνωση προς το Σώμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήριο Δημοκρατίας», που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3^ο Δημοτικό Σχολείο Χολαργού.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας εύχεται καλή χρονιά.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Βιλιάρδος, ο ειδικός αγορητής από την Ελληνική Λύση, έχει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καλημέρα στα παιδιά από τον Χολαργό.

Κατ' αρχάς, θέλουμε να εκφράσουμε τα θερμά μας συλλυπητήρια στην οικογένεια του Μανούσου Βολουδάκη. Είδαμε τα λουλούδια σήμερα στο έδρανό του και μας προκάλεσαν πραγματικά συγκίνηση. Ήταν ένας εξαιρετικός άνθρωπος, Υφυπουργός και Βουλευτής, και μας στενοχώρησε ιδιαίτερα ο θάνατός του.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο τώρα. Όπως είπαμε στην επιτροπή, το νομοσχέδιο είναι νομικής φύσεως, καθώς αφορά στον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου του ν.3816/1958. Κατά το Υπουργείο, πρόκειται για μια εμβληματική νομοθεσία, κάτι που, όμως, ασφαλώς δεν ταιριάζει με τη διαδικασία που ακολουθήθηκε.

Ειδικότερα, το σημερινό νομοσχέδιο επεξεργάστηκε μία εξειδικευμένη νομικός, η συντάκτορας του κ. Γεραπετρίτη, η κ. Λία Αθανασίου, από τις αρχές του 2021, με τη συνεργασία πολλών άλλων, προφανώς επίσης από το Υπουργείο. Εύλογα, λοιπόν, μας δημιουργήθηκε η απορία γιατί κατατέθηκε στη Βουλή μια νύχτα της Δευτέρας, για να συζητηθεί τη Τετάρτη, όταν η κυρία μαζί με όλους τους άλλους και με το Υπουργείο χρειάστηκαν σχεδόν δύο χρόνια, για να μελετήσουν το θέμα και να εκπονήσουν το νομοσχέδιο των 306 άρθρων. Εν προκειμένω, είτε θεωρεί η Κυβέρνηση πως η Αντιπολίτευση έχει θεϊκές ικανότητες είτε δεν δίνει καμία σημασία στις απόψεις της, όποτε συζητείται το σχέδιο νόμου με όλους εμάς εντελώς προσχηματικά.

Είναι αυτονόητο εδώ πως συμβαίνει το δεύτερο, το ότι θεωρείται δηλαδή ο ρόλος της Αντιπολίτευσης διακοσμητικός, πόσω μάλλον όταν δεν την χρειάζεται η Κυβέρνηση, για να ψηφιστεί το νομοσχέδιο, αφού έχει την πλειοψηφία στη Βουλή.

Εντούτοις, κύριε Υπουργέ, που δεν είστε εδώ, νομοσχέδια που δεν ψηφίζονται από δύο ακόμη κόμματα της Αντιπολίτευσης ή έστω από ένα, είναι ξεκάθαρα πολιτικά αποτυχημένα, αφού συνήθως αλλάζουν, όταν αλλάζει η κυβέρνηση, οπότε διαρκούν ελάχιστο χρόνο και δεν προσφέρουν τίποτα απολύτως στη χώρα. Από την άλλη πλευρά, η συνοπτική νομοθέτηση χωρίς κριτική επιτείνει το πρόβλημα πολυνομίας και κακονομίας που αυξήθηκε με τα μνημόνια, με αποτέλεσμα να βλέπουμε συνεχώς διορθωτικές τροπολογίες.

Το δεύτερο που μας έκανε εντύπωση από την ομιλία του Υπουργού στην επιτροπή, ήταν η πολύ σωστή αναφορά του σε σχέση με το ότι η ελληνική ναυτιλία ξέρει να μετατρέπει τις κρίσεις σε ευκαιρίες, κάτι που δυστυχώς δεν έχει μάθει ακόμη η Κυβέρνησή του, η οποία σπαταλά, κυριολεκτικά σπαταλά τις κρίσεις αλόγιστα. Παράδειγμα τα 50 δισεκατομμύρια που σπατάλησε για τα αχρειάστα lockdown -55 δισεκατομμύρια είτε χθες ο Υπουργός-, σε αντίθεση με πολύ πιο πλούσιες χώρες, όπως η Ελβετία ή η Σουηδία, που δεν το έκαναν. Με ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτών των χρημάτων, που δεν είχε η Κυβέρνηση, αλλά δανείστηκε, θα μπορούσε να είχε στηρίξει το ΕΣΥ και να κατασκευάσει τότε επαρκείς ΜΕΘ. Οπότε, όλα τα υπόλοιπα θα ήταν κέρδος για τη χώρα μας.

Βέβαια, τα 50 δισ. ή 55 δισ. δεν σπαταλήθηκαν μόνο για την πανδημία, αλλά με την επίκληση και τη δικαιολογία της πανδημίας σε απευθείας αναθέσεις της τάξεως των 8,5 δισεκατομμυρίων, σε επιστρεπτές προκαταβολές που δόθηκαν χωρίς κανέναν έλεγχο και δεν επιστράφηκαν, σε αλόγιστες άλλες δαπάνες και ούτω καθεξής που πρέπει να διερευνηθούν από μία επόμενη κυβέρνηση.

Δεύτερο παράδειγμα η ενεργειακή μας εξάρτηση σε μία εποχή ενεργειακής κρίσης λόγω της απαράδεκτης απολιγνιτοποίησης και των μη εξορύξεων των ενεργειακών αποθεμάτων, με αποτέλεσμα -σε συνδυασμό με το Χρηματιστήριο Ενέργειας, με το γνωστό ενεργειακό καρτέλ και με τη σύνδεση της τιμής του ηλεκτρικού με το φυσικό αέριο- να σπαταλούνται τεράστια ποσά για επιδοτήσεις, τα οποία φυσικά δημιουργούν αντίστοιχα ελλείμματα και χρέη.

Αντί, λοιπόν, να κάνει το αυτονόητο η Κυβέρνηση, να μετατρέψει τις κρίσεις σε ευκαιρίες όπως η ναυτιλία μας, βύθισε ξανά την πατρίδα μας σε δίδυμα ελλείμματα και σε δίδυμα χρέη, αυξάνοντας ακόμη μία φορά την απόσταση που χωρίζει την Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η αύξηση του εμπορικού μας ελλείμματος στα 38,3 δισεκατομμύρια το 2022, καθώς επίσης του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών μας στα 20 δισ. είναι πολύ κακοί οιωνοί για το μέλλον μας.

Δεν κατάντησαν δυστυχώς χωρίς λόγο οι Έλληνες να έχουν το χαμηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα μετά τη Βουλγαρία και τη χαμηλότερη παραγωγικότητα εργασίας σε σχέση με την Ευρώπη. Είμαστε τριακοστοί έβδομοι σε ολόκληρο τον κόσμο σε

σαράντα χώρες, λίγο πριν το τέλος. Βέβαια, αυτό συμβαίνει λόγω της έλλειψης επενδύσεων, φυσικά και της κακοδιαχείρισης των κυβερνήσεών μας, αφού η χώρα μας είναι πάμπλουτη από πάρα πολλές πλευρές.

Συνεχίζοντας, παρά το ότι στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται πως ο σκοπός του σχεδίου νόμου είναι ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου, δεν διαπιστώσαμε ριζοσπαστικές τομές, τις οποίες βέβαια περιμέναμε. Όσον αφορά την προσέλκυση πλοίων με το νηολόγιο, κεφαλαίων με τις μεταφορές τους και με μία τράπεζα, καθώς επίσης εργασίων με την πρακτορέυση, με τη ναυτιλιακή υποστήριξη, με τα logistic και με τη ναυπηγοεπισκευή. Δυστυχώς, παρά τις εξαγγελίες, τα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας, που είναι βαριά βιομηχανία με μοναδικά πλεονεκτήματα, όπως τη μεγαλύτερη σταθερή δεξαμενή της ανατολικής Μεσογείου στον Σκαρμαγκά, είναι στην ουσία αδρανή. Παραμένουν μέχρι σήμερα αδρανή, παρά το ότι ξεπουλήθηκαν.

Για όλα αυτά τα θέματα εμείς έχουμε λεπτομερείς αναφορές στο πρόγραμμά μας των πεντακοσίων σελίδων, αφού θεωρούμε πως η ναυτιλία μας έχει τη δυνατότητα να προσφέρει πάρα πολλά στην Ελλάδα, πολύ περισσότερα από τις απλές εισροές συναλλάγματος, σημειώνοντας πως το 2021 οι εισροές στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2019. Όσον αφορά στο 2022, θα υπερβούν τα 20 δισεκατομμύρια κατά τον Υπουργό, οπότε θα είναι υψηλότερες ακόμη και από τα τουριστικά μας έσοδα.

Μπορεί, δε, η Ελλάδα να είναι η τρίτη παγκοσμίως όσον αφορά στην ιδιοκτησία πλοίων, με πρώτη την Ιαπωνία και δεύτερη την Κίνα, αλλά σε όρους χωρητικότητας είναι η πρώτη με τη μέση ηλικία των πλοίων χαμηλότερη από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Παρεμπιπτόντως, εδώ, το ελληνικό διαβατήριο ανήκει στα δέκα σημαντικότερα διεθνώς, ακριβώς λόγω της ναυτιλίας μας, κάτι που ελάχιστοι γνωρίζουν.

Συνεχίζοντας, όπως αναγράφεται στην αιτιολογική έκθεση, ο υφιστάμενος κώδικας αντιμετώπιζε, από την πρώτη στιγμή, προβλήματα, επειδή είχε επηρεαστεί βαθιά από τον γερμανικής έμπνευσης Αστικό Κώδικα του 1946 και δεν προσφερόταν για τον κλάδο, όπως σε σχέση με τις ναυτιλιακές συνθήκες. Κάτι έχουμε με τους Γερμανούς φαίνεται, τους μιμούμαστε παντού. Προκαλεί πάντως εντύπωση το γεγονός ότι ο νόμος εκπονήθηκε με βάση το δίκαιο των χαμένων του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, των Γερμανών, αντί με το αγγλοσαξονικό, παρά την αμερικανική στήριξη με τα «Liberty» και την αγγλική επιρροή μεταπολεμικά μέσω του City.

Στα περιεχόμενα τώρα του νομοσχεδίου, στο Α' Μέρος δίνεται ο ορισμός του πλοίου ως πλεούμενου που έχει τη δυνατότητα αυτόνομης κίνησης και του στατικού ναυπηγήματος για ναυτική χρήση. Εδώ σημειώσαμε ότι αυτός ο διαχωρισμός μπορεί να δημιουργήσει ασάφεια για κάποιες κατηγορίες όπως η πλωτή δεξαμενή, κάτι που είναι σημαντικό επειδή έχουν διαφορετική μεταχείριση στα επόμενα κεφάλαια. Εκτός αυτού, καλύπτονται τα διαδικαστικά της νηολόγησης στην Ελλάδα, ενώ αναφέρεται επιπλέον σε θέματα μεταβίβασης κυριότητας και στη χρησιμότητα.

Εν προκειμένω εμείς έχουμε προτείνει στο πρόγραμμά μας την δημιουργία παράλληλου νηολογίου για πλοία που υψώνουν την ελληνική σημαία. Όπως τονίζουμε, με το μέτρο αυτό αναμένεται να υπάρξουν πολλά και σημαντικά οικονομικά οφέλη, κάτι που συμβαίνει από πολλά χρόνια τώρα σε αρκετές χώρες όπως στη Νορβηγία, στην Ολλανδία, στην Ιταλία κ.λπ.. Κίνητρα χρειάζονται τα πλοία μας για να έχουν την ελληνική σημαία. Έχουμε, επίσης, προτείνει το ηλεκτρονικό νηολόγιο που βλέπουμε με ικανοποίηση ότι δρομολογείται, αν και όχι καθολικά, έτσι ώστε να εξαλειφθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και να απλουστευθούν οι εγγραφές πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Συνεχίζοντας, το Β' Μέρος καλύπτει το θέμα των υποθηκών σε πλοία, κάτι πολύ σημαντικό για την δανειοδότηση. Περιγράφεται, επίσης, η διαδικασία ανάληψης της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο τρόπος εξόφλησης της απαίτησης, ενώ αναφέρονται τα ναυτικά προνόμια που έχουν προτεραιότητα έναντι της υποθήκης, όπως οι απαιτήσεις του πληρώματος, οι φόροι και η κατάταξη της εξόφλησής τους.

Στο Γ' Μέρος, ορίζεται ο πλοιοκτήτης ως φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται δικό του πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του, όπως επίσης η συμπλοικησία, η εκμετάλλευση δηλαδή από κοινού από περισσότερα του ενός άτομα, οι ευθύνες τους, η εκπροσώπηση και η μεταβίβαση του πλοίου ή των μερίδων ιδιοκτησίας των πλοίων. Σε αυτό το μέρος, όπως και στο προηγούμενο, αναδείξαμε αρκετές ασάφειες ως προς τις διαδικασίες, οι οποίες όμως ούτε καν συζητήθηκαν από την Κυβέρνηση.

Ορίζεται, δε, ο εφοπλιστής ως το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό πλοίο που ανήκει σε άλλον και οι ευθύνες που τον βαρύνουν με βάση τον διορισμό του πλοιάρχου. Επιπλέον, καθορίζονται οι ευθύνες του κυρίου του πλοίου που υπόκεινται στην διεθνή σύμβαση περιορισμού έως την αξία του πλοίου, ενώ σε περίπτωση πλειστηριασμού έως την αξία του εκπλειστηριάσματος.

Εδώ πρόκειται για μία λογική και βολική ρύθμιση, η οποία θα έπρεπε να ισχύει και στο Πτωχευτικό Δίκαιο, όπου -αντίθετα- επιβαρύνονται अपαράδεκτα και οι συνεγγυητές για το σύνολο του δανείου, καθώς επίσης οι κληρονόμοι. Για παράδειγμα, στα «κόκκινα» δάνεια θα έπρεπε να παραγράφονται όλες οι απαιτήσεις με την κατάσχεση του σπιτιού, όπως γίνεται σε πολλές άλλες χώρες, όπως για παράδειγμα στις Ηνωμένες Πολιτείες, κάτι που συμβαίνει και στην Ισπανία στην Ευρώπη με τη μέθοδο της εθελοντικής επανάκτησης.

Εκτός αυτών καθορίζεται η διαχείριση από τρίτο και οι ευθύνες του, όπως επίσης της ναυτικής πρακτορείας. Επιπλέον, καθορίζονται ειδικά καθεστώτα αστικής ευθύνης για ρύπανση από το πετρέλαιο, καθώς επίσης η μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών.

Το Δ' Μέρος αφορά στη ναύλωση, όπου το πλοίο παραχωρείται έναντι μισθώματος για μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων. Στο θέμα αυτό εμείς έχουμε συγκεκριμένες προτάσεις για ναυτιλιακό σύμπλεγμα, για πρακτορεία, για «logistics» και ούτω καθεξής, όλα αυτά αναλυτικά στο πρόγραμμά μας.

Το Ε' Μέρος, καλύπτει τα σχετικά με τις συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων. Επιπλέον, καθορίζεται η θαλάσσια φορτωτική, η έκδοση και το περιεχόμενό της, η μεταβίβασή της, η διαφορτωτική, όπου υπάρχει διαδοχική θαλάσσια μεταφορά από διαφορετικούς μεταφορείς, η συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος και οι ρήτρες της. Εκτός αυτού, το καθεστώς ευθύνης θαλάσσιου μεταφορέα, όπως από καθυστέρηση, η μεταφορά στο κατάστρωμα και διάφορα άλλα. Εν προκειμένω, έχουμε επίσης ειδικές προτάσεις στο πρόγραμμά μας για την ίδρυση μιας ναυτιλιακής τράπεζας σε σχέση με τις φορτωτικές, με τις εγγυητικές και με τις μεταφορές πληρωμών. Εμείς στο δικό μας πρόγραμμα έχουμε δώσει πολύ μεγάλη σημασία στη ναυτιλία μας.

Στο ΣΤ' Μέρος, καλύπτεται η θαλάσσια μεταφορά επιβατών, κάτι που έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα ως νησιωτική χώρα, σημειώνοντας πως έχουμε επίσης προτάσεις στο πρόγραμμά μας για τη νησιωτική ακτοπλοία.

Το Ζ' Μέρος, αναφέρεται στη σύμβαση ναυτολόγησης, στη σύμβαση ορισμένου χρόνου κατά ταξίδι ή αορίστου χρόνου, ενώ καταχωρείται στο ναυτολόγιο του πλοίου και θεωρείται από λιμενική ή προξενική αρχή ή από Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Σε κάθε περίπτωση και σε γενικές γραμμές οι αλλαγές που αφορούν τους εργαζόμενους είναι πολύ προβληματικές, ενώ κάποιες από αυτές μάς θύμισαν την απελευθέρωση των απολύσεων από την τρόικα και τις ακραία νεοφιλελεύθερες τακτικές.

Εδώ έχουμε λάβει μια επιστολή του Δικηγορικού Συλλόγου του Πειραιά που θεωρούμε πως είναι πάρα πολύ λογική, αφού δεν αφορά μόνο τα εργασιακά θέματα αλλά και τα άρθρα 50 και 273, που κατά τον σύλλογο, πρέπει να αποσυρθούν.

Στο όγδοο μέρος, ορίζεται πως σε περιπτώσεις επιθαλάσσιας αρωγής εφαρμόζεται η διεθνής σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989, η αμοιβή γι' αυτή και η κατανομή της και επίσης η ευθύνη για αποκατάσταση ζημιών σε περιπτώσεις σύγκρουσης και αβάριας.

Στο ένατο μέρος, καλύπτεται ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη από απαιτήσεις που απορρέουν από την εκμετάλ-

λευση του πλοίου, σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου του 1976/96, με ή χωρίς σύσταση κεφαλαίου περιορισμού, δηλαδή, με ασφάλιση ή με εγγυητική και επίσης ο διορισμός εισηγητή και εκκαθαριστή, η κατάρτιση πίνακα απαιτήσεων και η διανομή κεφαλαίου.

Στο δέκατο μέρος, καθορίζονται τα σχετικά με την θαλάσσια ασφάλιση με πλήρη λεπτομέρεια, ενώ περιγράφεται πότε επιτρέπεται η εγκατάλειψη του πλοίου και του ναύλου.

Με το ενδέκατο μέρος, καλύπτεται η συντηρητική κατάσχεση πλοίου, όπου ισχύει η Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952, καθώς επίσης ο Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας και επιπλέον η αναγκαστική κατάσχεση όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις περί κατασχέσεων ακινήτων ενός νομοδιατάγματος του 1923. Αν είναι δυνατόν! Του 1923! Στην αναγκαστική κατάσχεση προβλέπεται η δικαστική κατακύρωση πλοίου.

Με το δωδέκατο μέρος, καλύπτεται η παραγραφή αξιώσεων του πλοιάρχου και του πληρώματος, του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, καθώς επίσης η ευθύνη ρύπανσης για το πετρέλαιο και το πετρέλαιο κίνησης.

Τέλος, στο δέκατο τρίτο μέρος περιλαμβάνονται διαδικαστικές ρυθμίσεις, ενώ στο δέκατο τέταρτο διάφορες τροπολογίες στις οποίες αναφερθήκαμε στην συζήτηση επί των άρθρων.

Κλείνοντας, θα πω ότι περιλαμβάνονται διάφορες προβλέψεις για ηλεκτρονικές εφαρμογές, για στρατηγικά σχέδια λιμανιών, ακόμη και για συντάξεις, χωρίς να υπάρχει η παραμικρή κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, λες και όλα αυτά θα γίνονται δωρεάν, γεγονός που αποδεικνύει την πρόχειρη νομοθέτηση, χωρίς επίγνωση των συνεπειών.

Ειδικά όσον αφορά στο άρθρο 268, προφανώς, είναι η γνωστή περίπτωση του «SEA DIAMOND» στην Σαντορίνη. Εδώ αναφέρεται πως η εγκατάλειψη επιτρέπεται όταν τα έξοδα ανέλκυσης υπερβαίνουν τα 3/4 της ασφαλιστικής αξίας. Επομένως, εάν θέλουμε να μην ξανασυμβεί το ατύχημα ή εάν συμβεί να ανελκυστούν τα πλοία, θα πρέπει να αυξηθούν, προφανώς, τα ασφαλιστικά, έτσι ώστε να καλύπτουν το κόστος ανέλκυσης για τα σκάφη που προσεγγίζουν σε τουριστικές περιοχές, οι οποίες δεν πρέπει να καταστραφούν ή να επιβαρυνθούν οι υπόλοιποι για την επανόρθωσή τους.

Σε κάθε περίπτωση, διαπιστώσαμε πάρα πολλά σφάλματα στο νομοσχέδιο και θέσαμε δεκάδες ερωτήσεις που δεν απαντήθηκαν, οπότε, λογικά, δεν μπορούμε να το στηρίξουμε, αν και κατανούμε πάρα πολύ καλά την χρησιμότητα ενός τέτοιου κώδικα. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας ευχαριστώ κι εγώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, ο Υπουργός Επικρατείας καθώς και ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών κατέθεσαν την 8-2-2023 σχέδιο νόμου: «Αρχή της ίσης μεταχείρισης ανεξαρτήτως αναπηρίας ή χρόνιας πάθησης, επικαιροποίηση της ορολογίας του Αστικού Κώδικα, του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, του Ποινικού Κώδικα, του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, του Κώδικα Συμβολαιογράφων και του ν.4478/2017, για την εναρμόνισή της με τη Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία που κυρώθηκε με τον ν.4074/2012 και λοιπές διατάξεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στη δικαιοσύνη των ατόμων με αναπηρία».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του ΜέΡΑ25 κ. Γεώργιος Λογιάδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω αναφέροντας ότι γιορτάζουμε σήμερα την Παγκόσμια Ημέρα της Ελληνικής Γλώσσας. Η ελληνική γλώσσα, ο ελληνικός πολιτισμός είναι το υπερόπλο μας. Έχει τις ρίζες της στη γραμμική Β', στη γραφή που ανακαλύφθηκε στην Κνωσό της Κρήτης. Αποκρυπτογραφήθηκε το 1952 από τον Άγγλο Μάικλ Βέντρινς. Σήμερα συνειδητοποιούμε ότι ανασκαφές στην Κνωσό και έχουν βρεθεί στοιχεία της γραμμικής

Α'. Γιορτάζεται η ελληνική γλώσσα σε όλον τον κόσμο, όπου υπάρχουν ελληνικές κοινότητες.

Δεμέναι και σήμερα τα πλοία σε όλα τα λιμάνια της χώρας από την απεργία που ξεκίνησε χθες και θα λήξει αύριο. Η απεργία γίνεται διότι οι ναυτικοί αναδεικνύουν ότι υπάρχει πλήρης απροθυμία της εργοδοτικής πλευράς να προσέλθει σε διαπραγματεύσεις για την κατάρτιση και υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας για το 2023. Ζητούν επίσης την καταπολέμηση της «μαύρης» και αδήλωτης εργασίας που καταστρέφει τους πάντες και την καθιέρωση μόνιμου συστήματος ουσιαστικής οικονομικής ενίσχυσης και προστασίας των ανέργων ναυτικών. Αγωνίζονται για την υπογραφή νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας για τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά τους θέματα.

Στηρίζουμε πλήρως ως ΜέΡΑ25 τα δίκαια αιτήματά τους και προτείνουμε να αποσυρθεί άμεσα ο νέος προς ψήφιση κώδικας που φέρνεται σήμερα στη Βουλή, γιατί όλα αυτά συμπεριλαμβάνονται στον κώδικα αυτό.

Το σημερινό σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις» αποτελείται από 306 άρθρα, καταμετρημένα σε δεκαπέντε μέρη. Το 306 είναι «από την έναρξη της ισχύος του παρόντος».

Το πρώτο θέμα που αναδείχθηκε στην επιτροπή, είναι ότι πολλοί από τους φορείς δεν κλήθηκαν για να εκφράσουν τις απόψεις τους για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, αλλά το Υπουργείο κάλεσε μόνο όσους θεωρεί «ημέτερους» και υπέρ των οποίων λειτουργούν οι προς ψήφιση νομοθετικές ρυθμίσεις, διότι οι τροποποιήσεις που γίνονται από τον νέο κώδικα του σχεδίου νόμου συμπεκνώνουν όλη την αντεργατική νομοθεσία που έχουν ψηφίσει όλες οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις. Αυτό ανέφερε ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού.

Το δεύτερο θέμα, αφορά στην υποστελέχωση των υπηρεσιών που καλούνται να εφαρμόσουν τον κώδικα αυτό. Το Λιμενικό Σώμα έχει πολύ μεγάλες ελλείψεις σε προσωπικό. Ο συνεχώς αυξανόμενος όγκος των προβλημάτων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η χώρα λόγω της γεωπολιτικής της θέσης –και ακόμα παραπάνω τα τελευταία χρόνια–, κάνει το έργο του Λιμενικού Σώματος πολύ δύσκολο, οπότε δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες αυτές.

Θα ήθελα από το Βήμα αυτό να ευχαριστήσω τους ανθρώπους του Λιμενικού για τις υπεράνθρωπες προσπάθειες που καταβάλλουν, παρά τους χαμηλούς μισθούς, παρά την υποστελέχωση και παρά το ότι δεν έχουν τα απαραίτητα μέσα.

Το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δεν επαρκεί για να λειτουργούν σωστά όλες οι οργανικές μονάδες του Υπουργείου.

Να υπογραμμίσουμε ότι το ίδιο ακριβώς πρόβλημα υπάρχει σε όλον τον δημόσιο τομέα. Θα αναφερθώ, παραδείγματος χάριν, στην έλλειψη πολιτικού προσωπικού στο νευραλγικό Υπουργείο Εθνικής Άμυνας όπου στις 31-1-2023, πριν από λίγες ημέρες, καταθέσαμε σχετική ερώτηση προς το ΥΠΕΘΑ.

Τα ίδια ακριβώς προβλήματα υπάρχουν και στον τομέα υγείας, στο ΕΣΥ, ελλείψεις γιατρών και νοσηλευτών παντού, όπως παραδείγματος χάριν με το κραγαλέο πρόβλημα του Νοσοκομείου Ιεράπετρας, της εκλογικής σας περιφέρειας, κύριε Υπουργέ. Υποστελέχωση και απαξίωση δίπλα ακριβώς εκεί που ανοίγει τώρα ιδιωτική κλινική στην Ιεράπετρα.

Ανέφερα τρεις ζωτικής σημασίας τομείς, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και το Λιμενικό, που αντιμετωπίζουν τα ίδια ακριβώς προβλήματα.

Το επόμενο θέμα αφορά τη ναυτική εργασία. Το σημερινό σχέδιο νόμου φέρνει ριζικές ανατροπές στα θεμελιώδη θεσμικά ναυτεργατικά δικαιώματα, και επί της ουσίας καταργεί την ενιαία εφαρμογή της συλλογικής σύμβασης εργασίας και την κοινωνική ασφάλιση για το σύνολο των ναυτεργατών, από όποια χώρα και αν προέρχονται, διότι οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτεργατών ρυθμίζονται πλέον από τη διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας, με μισθούς χαμηλότερους από τις κλαδικές συμβάσεις.

Παραδέχτηκε ο Υπουργός στην επιτροπή ότι ένας από τους

σημαντικότερους στόχους της επιτροπής ήταν ο αναγκαίος διεθνής προσανατολισμός της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας. Είπε ότι έχουμε ενσωματώσει όλες τις διεθνείς συμβάσεις, ακόμα και αυτές που δεν έχουν τεθεί σε ισχύ.

Η ρύθμιση αυτή σε συνδυασμό με το άρθρο 50 του παρόντος σχεδίου νόμου απαξιώνει έτσι περισσότερο τη ναυτική εργασία. Το άρθρο αυτό αναφέρει ότι σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου από τον πλοιοκτήτη το άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα δεν εφαρμόζεται.

Είναι αξιοσημείωτο, επίσης, να αναδείξουμε ότι οι εταιρείες με λίγα πλοία, οι μικρές εταιρείες στην Ελλάδα που κατέχουν ένα με δύο πλοία, συρρικνώνονται, ενώ οι μεγάλες εταιρείες με στόλους που έχουν πάνω από είκοσι πέντε πλοία μεγαλώνουν και ελέγχουν το 65% του ελληνόκτητου στόλου. Και εδώ παρατηρούμε το ίδιο φαινόμενο, του γιγαντισμού από τη μια και τη συρρίκνωση και τον μαρασμό από την άλλη, διότι αυτή είναι η πολιτική σας οι πολύ μεγάλοι να γίνονται μεγαλύτεροι και οι μικροί μικρότεροι, με αποτέλεσμα η ψαλίδα να μεγαλώνει συνεχώς παντού.

Το τέταρτο θέμα, το οποίο θέλουμε να τονίσουμε, είναι η αντιμετώπιση στην έλλειψη υποψήφιων εκπαιδευτικών για την κάλυψη των αναγκών σε έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό στις ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού. Το σημερινό σχέδιο νόμου αντιμετωπίζει το θέμα αυτό μειώνοντας τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των έκτακτων εκπαιδευτών. Με την υποστελέχωση, την υποβάθμιση της ποιότητας των εκπαιδευτικών, με τις πολιτικές αυτές των διακρίσεων ανάμεσα στο εκπαιδευτικό προσωπικό απαξιώνεται ουσιαστικά βήμα-βήμα και η δημόσια ναυτική εκπαίδευση με σκοπό να ιδιωτικοποιηθεί και αυτή, όπως γίνεται με τη δημόσια παιδεία, με τη δημόσια υγεία και τόσους άλλους τομείς.

Κλείνοντας με το κεφαλαιώδες θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το άρθρο 69 αναφέρει την ευθύνη για τις ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, το άρθρο 70 την ευθύνη για τις ζημιές σε ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης και το άρθρο 71 ευθύνη για τις ζημιές από μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών. Αυτά είναι απλοποιημένες διατάξεις με πολλά παράθυρα που δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στην προστασία του περιβάλλοντος και βλέπουμε σήμερα πολλά ναυάγια που δεν έχουν ανελκυστεί και ούτε έχει προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον από τέτοια συμβάντα.

Θα ήθελα να αναφέρω ότι πρόσφατα ένα αεροπλάνο έπεσε στη θάλασσα στο Ηράκλειο τον Δεκέμβριο του 2022. Θα ανελκυστεί; Θα μείνει εκεί; Θα ρυπαίνει; Τι θα γίνει; Και θα διαλευκανθεί ποτέ τι έγινε;

Επίσης, να επαναφέρω στη μνήμη μας δύο θέματα που αναδείξαμε. Το ένα είναι το «SEA DIAMOND» που είναι βυθισμένο εδώ και χρόνια -δεκαεφτά χρόνια περίπου- στην καλντέρα της Σαντορίνης με χιλιάδες τόνους πετρελαιοειδή μέσα στο οποίο δεν έχει γίνει τίποτε όλα αυτά τα χρόνια. Παραμένει στον βυθό σαν ωρολογιακή βόμβα. Το άλλο θέμα είναι το θέμα της «Αγίας Ζώνης II» εδώ στον Αργοσαρωνικό που η αστική ευθύνη του πλοίου δεν μπόρεσε με κανένα τρόπο να καλύψει το τεράστιο κόστος που υπέστησαν οι επιχειρήσεις και οι άνθρωποι γύρω από την περιοχή του ναυαγίου και το περιβαλλοντικό, βέβαια, κόστος.

Εμείς ως ΜέΡΑ25 στις 26 Ιανουαρίου του 2023 -πολύ πρόσφατα- καταθέσαμε ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων προς εσάς, κύριε Υπουργέ, προς το Υπουργείο σας, το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Περιβάλλοντος, όσον αφορά τη σοβαρή ρύπανση του πυθμένα του λιμανιού της Σύρου που επιβεβαιώνει μελέτη του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών και περιμένουμε την απάντησή σας.

Στις 19 Δεκεμβρίου του 2022 -πρόσφατα- πάλι- καταθέσαμε ερώτηση σχετικά με την καθυστέρηση έργων από τον Λιμενάρχη της Σάμου όπου για μια ακόμη φορά το Λιμεναρχείο Σάμου καθυστερεί και μπλοκάρει με διάφορα έωλα επιχειρήματα έργα που έχουν αδειοδοτηθεί, όπως το τουριστικό λιμάνι της Σάμου που έπαθε μεγάλες ζημιές από τον καταστροφικό σεισμό πριν δύο χρόνια.

Η ίδια τακτική κωλυσιεργίας παρατηρήθηκε και στο έργο του

αλιευτικού καταφυγίου στην Αγία Παρασκευή Σάμου. Γιατί, άραγε, γίνονται όλα αυτά;

Στις 30-10-2022 πάλι καταθέσαμε ως ΜέΡΑ25 αναφορά για τα μεγαλεπήβολα σχέδια της «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά. Είναι τεράστιο θέμα και αυτό. Καταθέσαμε έγγραφο του Προέδρου της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού, της ΠΕΝΕΝ, ο οποίος καταγγέλλει την ολοκλήρωση της προβλήτας στην Πειραική που θα φιλοξενεί κρουαζιερόπλοια μεγαθήρια, και την ανέγερση τεσσάρων ξενοδοχείων στη χερσαία ζώνη του λιμανιού προς εξυπηρέτηση των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων. Με τις ενέργειες αυτές τίθεται σε εφαρμογή η μετατροπή του λιμανιού σε γκέτο της «COSCO» σε αναντιστοιχία με τις ανησυχίες και τα τεκμηριωμένα στοιχεία σωματείων, συλλόγων, επιτροπών αγώνων και κατοίκων του Πειραιά. Ο δε ανταγωνισμός με τα υπάρχοντα ξενοδοχεία είναι αθέμιτος λόγω τεράστιων διαφορών σε όρους εργασίας και μισθών.

Στο ΜέΡΑ25, θεωρούμε πως ζητήματα όπως η εργοδοτική ασυδοσία των εφοπλιστών, η αναλογική σε σχέση με τα υπερκέρδη τους φορολογική τους συνεισφορά στον κρατικό προϋπολογισμό, η διασφάλιση των περιβαλλοντικών επιταγών και της υγιεινής και της ασφάλειας των επιβατών και εργαζομένων σε συνδυασμό με την ενίσχυση της ναυτικής εργασίας και τη δίκαιη μισθοδοσία των εργαζομένων, είναι ζητήματα που θα πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστούν μαζί, επίσης, με ζητήματα ασφάλισης και εκπαίδευσης των εργαζομένων, όπως επίσης ο ειδικός φόρος κατανάλωσης στα καύσιμα όπου για τους φτωχούς εφοπλιστές είναι μηδέν, ενώ οι αγρότες πληρώνουν δυσβάσταχτους φόρους για καύσιμα.

Τέλος, να τονίσουμε ότι η ελληνική Κυβέρνηση, η δικιά σας, το μόνο βέτο το οποίο κατέθεσε στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν το βέτο να μπορούν οι Έλληνες εφοπλιστές, οι Έλληνες ολιγάρχες εφοπλιστές, να μεταφέρουν το ρωσικό πετρέλαιο στην Ευρώπη και παντού. Και, βέβαια, το ΜέΡΑ25 δέχθηκε μηνύσεις από αυτούς.

Επίσης, πρέπει να καταλάβουμε τι εννοεί ο ποιητής όταν λέει «νατοϊκά νησιά του Αιγαίου». Γιατί γκριζάρουμε ζώνες; Τι θέλουμε να αναδείξουμε;

Όσον αφορά τους εφοπλιστές και το σχέδιο αυτό, θα ήθελα να θυμίσω το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε στη Βουλή που αφορά την οικειοθελή φορολόγηση των εφοπλιστών, την ώρα που όλος ο κόσμος στενάζει κάτω από δυσβάσταχτους φόρους.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι θέλετε να μετατρέψετε την εργασία που αφορά το νομοσχέδιο σε λάστιχο στα χέρια των εφοπλιστών, των πλοιοκτητών, διότι η Κυβέρνηση και η εκάστοτε κυβέρνηση είναι πειθήνιο όργανο αυτών.

Ενδεικτικά, οι προτάσεις του ΜέΡΑ25 αφορούν την εξάλειψη των σημαιών ευκαιρίας, την αυστηροποίηση της κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας για την ασφάλεια των πλοίων και για τη χρήση φιλικών για το περιβάλλον καυσίμων, την προβολή της ποιότητας της ελληνικής σημαίας για την προσέλκυση εγγραφής πλοίων στη σημαία της πατρίδας μας.

Για την ακτοπλοία προτείνουμε δημιουργία δημόσιου φορέα ακτοπλοίας, που θα διασφαλίζει το κοινωνικό αγαθό της απρόσκοπτης, ποιοτικής, έγκαιρης και ασφαλούς μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων σε όλη τη νησιωτική επικράτεια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με προτεραιότητα τη διασύνδεση των νησιών που σήμερα αντιμετωπίζουν συνθήκες απομόνωσης. Θα ενισχύσει τον εσωτερικό τουρισμό και θα μετατρέψει τις ελληνικές θάλασσες σε δημόσιους εθνικούς δρόμους, λειτουργώντας ως θεματοφύλακας τόσο της επικοινωνίας και της ανάπτυξης της ευημερίας της νησιωτικής χώρας όσο και της εμπέδωσης της εθνικής ασφάλειας και της γεωπολιτικής ισχύος της χώρας μας.

Είμαστε η πιο νησιωτική χώρα της Ευρώπης. Το μεταφορικό ισοδύναμο για την εξίσωση του κόστους μεταφοράς των καυσίμων, των εμπορευμάτων και των καυσίμων από την ηπειρωτική χώρα σε νησί ή από νησί σε νησί με το αντίστοιχο κόστος μεταφοράς που ισχύει στην ηπειρωτική Ελλάδα -για την ίδια χιλιόμετρική απόσταση που θα ισχύει για όλη τη μεταβατική περίοδο μέχρι τη δημιουργία του δημόσιου ακτοπλοϊκού φορέα- είναι μια άλλη πρόταση.

Προτείνουμε, επίσης, ακτοπλοϊκό δίκτυο με ταχύπλοα σκάφη

που θα παρέχουν πρωτοβάθμια ιατρική περίθαλψη στα μικρά νησιά όλων των νησιωτικών συμπλεγμάτων, όπως στις μικρές Κυκλάδες, στα Δωδεκάνησα, στα μικρά νησιά του Αιγαίου, του Ιονίου κ.λπ., αλλαγή της νομοθεσίας για την ακτοπλοία στην κατεύθυνση ενίσχυσης της ασφάλειας, της απασχόλησης των περιορισμένων χειμερινών συνθέσεων στα ακτοπλοϊκά αλλά και των οργανικών συνθέσεων ασφάλειας στα πλοία της γραμμής της Αδριατικής, λήψη μέτρων αντιστάθμισης του καμποτάζ στα κρουαζιερόπλοια με τη θέσπιση ενός ελάχιστου υποχρεωτικού ποσοστού απασχόλησης Ελλήνων ναυτεργατών ανά πλοίο, την τροφοδοσία τους από την Ελλάδα αλλά και τις επισκευές και συντηρήσεις τους σε ελλαδική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, ίδρυση ειδικής υπηρεσίας προγραμματισμού, ελέγχου και διασφάλισης ποιότητας των δημοσίων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, δημόσιο έλεγχο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και άλλα.

Όσον αφορά τη ναυτεργασία, την ασφάλιση, την υγειονομική περίθαλψη και την εκπαίδευση, προτείνουμε αλλαγή της νομοθεσίας στην κατεύθυνση της προστασίας του ναυτικού επαγγέλματος και της αύξησης της απασχόλησης μέσα από την αναθεώρηση της σχέσης εφοπλιστών-κράτους και τη στήριξη για αύξηση των θέσεων αξιοπρεπούς αμειβόμενης εργασίας σε Έλληνες ναυτικούς, ασφαλή εργασία με θεσμοθέτηση διατάξεων για κατάλληλες χρονικές ειδικές συνθέσεις σε πλοία, σε Έλληνες ναυτεργάτες που να διασφαλίζουν τόσο τη σωστή λειτουργία και συντήρηση των πλοίων όσο και τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας των ναυτεργατών και με παράλληλη ενίσχυση των μηχανισμών ελέγχου και εποπτείας, εξορθολογισμό των συντάξεων των Ελλήνων ναυτεργατών στα ανάλογα επίπεδα των καταβληθέντων κρατήσεων τους, εξάλειψη των παράλογων προϋποθέσεων για την επιδότηση των άνεργων ναυτικών, αύξηση της διάρκειας του μεγέθους αυτής και αναδιάρθρωση του γραφείου ευρέσεως ναυτικής εργασίας για την πάταξη των κυκλωμάτων μεσιτείας και δουλεμπορίας των ναυτικών.

Επίσης, προτείνουμε ενίσχυση και στελέχωση των υπηρεσιών του ΝΑΤ, του Οίκου Ναύτου και του ΕΦΚΑ με την παράλληλη πρόνοια για τη διεκπεραίωση των συντάξεων των απόμαχων ναυτικών από ένα μόνο ταμείο, ώστε να εξαλειφθούν οι πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στην καταβολή των συντάξεων αυτών.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο για όλους αυτούς τους λόγους και σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Λογιάδη.

Εισερχόμαστε τώρα στον κύκλο των ομιλητών. Αυτό, κυρίως, αφορά τον κύριο Υπουργό και τους Κοινοβουλευτικούς, είναι ένας ομιλητής μόνο, ο κ. Μαρίνος, τον οποίο καλώ και στο Βήμα.

Αμέσως μετά, κύριε Υφυπουργέ, μπορείτε να πάρετε τον λόγο εσείς ή οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, όποιοι επιθυμούν να μιλήσουν. Ο κ. Μαρίνος έχει τον λόγο και μετά πρώτος Κοινοβουλευτικός θα μιλήσει ο κ. Ανδρέας Μιχαηλίδης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολουθώντας τις εξελίξεις στη ναυτιλία από τη δεκαετία του 1970 τεκμηριώνεται μέσα από πάρα πολλά στοιχεία ένα αναμφισβήτητο συμπέρασμα, ότι κάθε κυβέρνηση είναι πιο αντεργατική, πιο αντιναυτεργατική από την προηγούμενη, και αυτό ισχύει και με τα σχετικά νομοσχέδια.

Ό, τι και να κάνει η Κυβέρνηση δεν μπορεί να κρύψει τους πραγματικούς στόχους αυτού του νομοσχεδίου που κατατέθηκε και συζητείται στη Βουλή, γιατί στόχος της αναμόρφωσης του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι η προσαρμογή στις ανάγκες του εφοπλιστικού κεφαλαίου, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του.

Κύρια επιδίωξη είναι η ακύρωση των κλαδικών συλλογικών συμβάσεων και η εφαρμογή της Διεθνούς Ναυτικής Σύμβασης του 2006, η οποία επικυρώθηκε με νόμο από τη Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ και τον ΣΥΡΙΖΑ το 2012 και κάνει τι; Υποβιβάζει τα δικαιώματα στα ελάχιστα, σύμφωνα με το σχετικό δόγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σφαγιάζει τους μισθούς, αυξάνει τις

εργασίμες ώρες στις εβδομήντα δύο την εβδομάδα, μειώνει δραματικά τις ημέρες της άδειας από οκτώ στις δύομισι στα ποντοπόρα πλοία.

Αυτό κάνει η Κυβέρνηση, παραδείγματος χάριν, με το άρθρο 165 για τους όρους ναυτολόγησής και το άρθρο 185 για τη μείωση των ημερών αδειάς των ναυτεργατών και, βεβαίως, και με άλλες διατάξεις που έχουν χαιρετίσει οι εφοπλιστές.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας κατέθεσε τροπολογία θέτοντας ένα κρίσιμο ζήτημα: Η σύμβαση ναυτολόγησής, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα των ναυτεργατών να ρυθμίζονται μόνο από τις ελληνικές συλλογικές συμβάσεις που θα δεσμεύουν υποχρεωτικά όλους τους εργοδότες και θα εξακολουθούν να εφαρμόζονται ακόμα και αν έχει λήξει η χρονική διάρκεια ισχύος τους. Αυτή είναι η θέση των εργατών της θάλασσας.

Το ΚΚΕ και το ταξικό κίνημα πρωταγωνιστούν όλα τα χρόνια στην πάλη ενάντια στην αντιναυτεργατική επίθεση που οργανώνουν οι εφοπλιστές με τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ. Και χαιρετίζουμε τη σαφαναοκτάωρη απεργία των ναυτεργατών που βρίσκεται σε εξέλιξη για την υπογραφή συλλογικών συμβάσεων εργασίας και την αύξηση των μισθών, για την κατάργηση του απαράδεκτου αντιναυτεργατικού νομοθετικού πλαισίου.

Οι ευθύνες σας είναι μεγάλες. Όλοι μαζί εναντιωθήκατε στην πρόταση του ΚΚΕ να καταργηθεί η συνταγματική θωράκιση του ν.2687/1953 και του ν.27/1975 που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά των προκλητικών φοροαπαλλαγών και των άλλων εφοπλιστικών προνομίων. Εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής ή ξένης σημαίας εγγεγραμμένων στο ΝΑΤ εξαιρείται από κάθε φόρο, υποχρέωση ή παρακράτηση προς το ελληνικό κράτος. Αυτό προβλέπει η νομοθεσία σας, όταν ο λαός που στενάζει από την ακρίβεια, τους άθλιους μισθούς και συντάξεις πληρώνει τα αβάσταχτα φορολογικά χαράτσια, το 95% των φόρων του κρατικού προϋπολογισμού.

Μαζί συμπράξατε στην κοροϊδία της αποκαλούμενης «εθελοντικής φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων» σε συνθήκες τεράστιων κερδών, παραγγελιών νέων και αγορά μεταχειρισμένων πλοίων δισεκατομμυρίων ευρώ.

Νέα Δημοκρατία, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ είναι συνένοχοι για τις μειώσεις των οργανικών συνθέσεων και την εντατικοποίηση της δουλειάς των πληρωμάτων, τη μη υπογραφή της συλλογικής σύμβασης στα ποντοπόρα πλοία από το 2010, τις μειώσεις των μισθών και των συντάξεων κατά 40%, 50% και τη ληστεία σε βάρος του ΝΑΤ, τη διατήρηση του στρατιωτικού καθεστώτος, την υποβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και την καταπάτηση των δικαιωμάτων των σπουδαστών και των καθηγητών των ναυτικών σχολών, συμπεριλαμβανομένου του ΚΕΣΕΝ, που λόγω των ελλείψεων εκπαιδευτικού προσωπικού δεν μπορούν να λειτουργήσουν.

Όλες οι κυβερνήσεις στήριξαν την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και τη χειροτέρευση των όρων εργασίας και αμοιβής των ναυτεργατών. Με τις δικές σας ψήφους τον Σεπτέμβριο του 2021 οι ακτοπλοίοι εφοπλιστές πήραν ως προκαταβολή 370 εκατομμύρια ευρώ για τη χρηματοδότηση των ενδονησιωτικών γραμμών, τα οποία προστίθενται σε πολλά άλλα εκατομμύρια με την επιδότηση των λεγόμενων «άγονων γραμμών» και το μεταφορικό ισοδύναμο, με τον ΣΥΡΙΖΑ να ασκεί κριτική στη Νέα Δημοκρατία για ποιο πράγμα; Για μη επαρκή χρηματοδότηση και ακόμα περισσότερα κίνητρα στους εφοπλιστές που με τις πλάτες σας αύξησαν τα εισιτήρια των πλοίων στα ύψη και αφήνουν τα νησιά χωρίς συγκοινωνία.

Υμνείτε τον στόλο των πέντε χιλιάδων ελληνόκτητων πλοίων, τα τεράστια κέρδη και τα δισεκατομμύρια των περιουσιακών στοιχείων των εφοπλιστών, καμαρώνετε για τις επενδύσεις τους.

Πού οδήγησε η πολιτική σας; Το 1980 η απογραφή δίνει ενενήντα μία χιλιάδες οκτακόσιους εβδομήντα δύο ναυτεργάτες στα υπό ελληνική σημαία πλοία και τα πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ και τα στοιχεία του 2020 δίνουν σύνολο δεκαέξι χιλιάδες πεντακόσιους σαράντα έναν ναυτεργάτες, εκ των οποίων μόνο οι δέκα χιλιάδες είναι Έλληνες. Τρομακτική μείωση, όταν ο στόλος έχει πολλαπλασιαστεί και η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι πρώτη στη διεθνή ναυτιλιακή πυραμίδα.

Οι μάσκες των ψευτοσωτήρων έχουν πέσει. Τα περί προοδευτισμού του ΣΥΡΙΖΑ είναι ανέκδοτο. Οι εργαζόμενοι βίωσαν στο πετσί τους τα σκληρά μνημονιακά μέτρα και γνωρίζουν ότι ο ΣΥΡΙΖΑ που είναι κολλημένος με τα συμφέροντα του εφοπλιστικού και των άλλων τμημάτων του κεφαλαίου έχει ψηφίσει πάνω από το 50% των αντιλαϊκών νομοσχεδίων της Νέας Δημοκρατίας και το ΠΑΣΟΚ πάνω από το 70%.

Οι ναυτεργάτες, γενικότερα οι εργάτες, οι άνθρωποι του μόχθου παλεύουν μαζί με το ΚΚΕ -το βλέπουν δίπλα τους βρέξει χιονίσει, αποκούμπι για κάθε πρόβλημα- με επεξεργασμένες θέσεις, με πρόταση εξουσίας και διακυβέρνησης του τόπου για την ανατροπή της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης, για μια νέα κοινωνία που θα ικανοποιήσει τις λαϊκές ανάγκες με τα καράβια, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία κοινωνική ιδιοκτησία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Προχωρούμε στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, με πρώτο ομιλητή τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ κ. Ανδρέα Μιχαηλίδη.

Κύριε Μιλωνάκη, εσείς θα μιλήσετε μετά ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος;

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ: Ναι, θα μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Μιχαηλίδη, έχετε τον λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μια κυβέρνηση σε αποδρομή, όπως είναι σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, φέρνει στο Κοινοβούλιο ένα νομοσχέδιο το οποίο αποτυπώνει όλα τα χαρακτηριστικά μιας κυβέρνησης σε κατάρρευση και αποδρομή. Και εξηγούμαι, κύριε και κύριοι συνάδελφοι.

Ο απαρχαιωμένος Κώδικας Ναυτικού Δικαίου αναμφισβήτητα έχει ανάγκη αναδιατύπωσης και ουσιαστικής επικαιροποίησης. Άλλωστε, η διαδικασία κωδικοποίησης του Ναυτικού Δικαίου απετέλεσε προτεραιότητα και για τη δική μας διακυβέρνηση. Μια τέτοια, όμως, σημαντική πρωτοβουλία απαιτεί κατ' αρχάς ευρεία διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, την αξιοποίηση της εμπειρίας τους και στη συνέχεια, διατύπωση του σχετικού σχεδίου νόμου.

Αντ' αυτού, η Κυβέρνηση με fast truck διαδικασίες συνέραψε κυρωμένες συμβάσεις και οδηγίες, καθώς και κάποιες σχετικές νομολογίες, και με μια άνευ προηγουμένου προχειρότητα κατέθεσε το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου στις επιτροπές και σήμερα στην Ολομέλεια.

Τον αιφνιδιασμό των ενδιαφερόμενων φορέων του χώρου διαπιστώσαμε άλλωστε και εμείς στην επικοινωνία μας μαζί τους, πολλοί από τους οποίους πληροφορήθηκαν από εμάς την ύπαρξη του νομοσχεδίου.

Ήταν, όμως, τυχαία η εξαιρετικά σύντομη περίοδος δημόσιας διαβούλευσης; Ήταν τυχαίο το γεγονός ότι σε ένα τέτοιο σπουδαιότητας νομοθέτημα περιλάβατε σωρεία άλλων άσχετων διατάξεων; Τυχαίο επίσης το γεγονός ότι ως κυβερνητική πλειοψηφία προτείνατε ελάχιστους φορείς ακρόασης στην επεξεργασία του νομοσχεδίου στην επιτροπή;

Η απάντηση είναι «όχι». Διότι βιάζεστε, κύριε Υφυπουργέ, να τακτοποιήσετε εκκρεμότητες πριν τις επερχόμενες εκλογές. Η κλειστή επιτροπή των σοφών που συνέταξε εν κρυπτώ το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου συμπεριέλαβε και διατάξεις οι οποίες με τη σχετική ασάφεια, όπως άλλωστε επεσήμαναν και άλλοι εισηγητές των άλλων κομμάτων, αφήνουν ανοιχτό τον δρόμο σε καταστρατήγηση θεμελιωδών αρχών που πρέπει να διέπουν το Ναυτικό Δίκαιο.

Ενδεικτικά θα αναφέρω μόνο μερικά σημεία τα οποία για εμάς είναι χαρακτηριστικά των προθέσεών σας. Στο πρώτο κιόλας άρθρο αναφέρεστε γενικά στον όρο «σταθερό ναυπηγέιο», έχοντας εξαιρέσει τα μέχρι πρότινος διαλαμβανόμενα για την οριζόμενη θέση του. Με την ασαφή αυτή διατύπωση αφήνετε ανοικτές πύλες για παρερμηνείες, ενώ συμπληρώνετε στη συνέχεια το έλλειμμα αυτό με σαφή υπονόμηση της ναυτεργασίας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι οι φορείς ζήτησαν να παραμείνει η αρχική σαφής και συγκεκρι-

μενής διατύπωση του συγκεκριμένου όρου, του «σταθερού ναυπηγέματος».

Όσον αφορά στο άρθρο περί ηλεκτρονικού αρχείου νηολόγησης, για παράδειγμα, πρόκειται για ένα πολύ σοβαρό θέμα. Και βεβαίως, επισημαίνουμε ότι είναι προς θετική κατεύθυνση. Δεδομένου, όμως, ότι τα νηολόγια και υποθηκολόγια σχετίζονται με πολύ σοβαρά θέματα περιουσιακών στοιχείων επί των οποίων, όπως γνωρίζετε, δημιουργούνται δικαιώματα και υποχρεώσεις, δεν είναι δυνατόν με δύο άρθρα του κώδικα να λέμε απλά ότι όλα όσα αφορούν τις πράξεις και εγγραφές των νηολογίων μπορούν να γίνουν ηλεκτρονικά και ψηφιακά. Ούτε η σχετική πρόβλεψη δεν υπάρχει, όπως διαβεβαιώνει και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, για μια τέτοια εφαρμογή, για την οποία εξαγγείλατε μάλιστα ότι θα ισχύει από τον Ιούλιο του 2023.

Επίσης, στο άρθρο 83, ένα καχεκτικό, όπως θα το χαρακτηρίζαμε, άρθρο, η φορτωτική είναι το μόνο έγκυρο έγγραφο περί του φορτίου, όπως γνωρίζουμε. Αντιλαμβάνεστε πως με την ασαφή διατύπωση «μεταφόρτωση που δεν προβλέπεται και δεν μπορεί να επιτραπεί παρά μόνο λόγω κινδύνου του πλοίου ή του φορτίου» ανοίγει ο δρόμος για μεταφορτώσεις πανάκριβων φορτίων μεσολάβητα από κάποιους, χωρίς συνέπειες.

Σε πολλά άρθρα, δε, αποτυπώνεται η ολομέτωπη επίθεση στα εργατικά και μισθολογικά δικαιώματα των ναυτεργατών και γενικότερα των εργατών της θάλασσας, η αποθεμελίωση τους και η δυνατότητα προσφυγής για να τα κατοχυρώσουν αυτά τα δικαιώματα σε δικαστικές αποφάσεις. Γνωρίζουμε όλοι τι σημαίνει αυτό. Μακροχρόνιες ταλαιπωρίες και πολλές φορές χωρίς αποτέλεσμα.

Πλήθος, λοιπόν, οι προβληματικές διατάξεις, όπως επεσήμανε και ο εισηγητής μας στις επιτροπές, αλλά και εδώ από το Βήμα της Ολομέλειας. Σπουδή, λοιπόν, κύριε Υφυπουργέ, βιασύνη να τακτοποιήσουμε εκκρεμότητες για κάποιους -προφανώς ημετέρους- σε βάρος των υπολοίπων που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ναυτιλίας.

Απέναντι σε αυτές τις πρακτικές αντιτάσσουμε τις δικές μας πολιτικές, που έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Είναι πολιτικές που υπηρετούν τη βιώσιμη ανάπτυξη με κοινωνικό πρόταγμα για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας προς όφελος των κοινωνιών. Την ανάπτυξη των κλάδων της ναυτιλίας, της λιμενικής βιομηχανίας και της ναυτοεπισκευής, με σεβασμό στο περιβάλλον, την πολιτιστική κληρονομιά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των τοπικών κοινωνιών. Την ενίσχυση της βιώσιμης ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας προς όφελος της οικονομίας της χώρας και των πολιτών. Τη διάχυση των ωφελειών από την ανάπτυξη των λιμένων και του θαλάσσιου τουρισμού στο σύνολο της οικονομίας, με σκοπό τη δημιουργία ή ενίσχυση άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Τη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων στον ναυτιλιακό, λιμενικό και ναυπηγικό τομέα. Τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και τη διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα στον σχεδιασμό και την ανάπτυξη των δημόσιων υποδομών. Την ουσιαστική στήριξη της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, με προσλήψεις σε επίπεδο έμψυχου δυναμικού, καθώς και αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προγράμματος και των υποδομών των σχολών. Τη διασφάλιση της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας, με ίση πρόσβαση στα δημόσια κοινωνικά αγαθά στους τομείς της υγείας, της παιδείας, της ενέργειας, για τους νησιώτες.

Αυτές τις πολιτικές αρχές υπηρετήσαμε, αυτές υπηρετούμε και με αυτές σύντομα θα κληθούμε με την εντολή του ελληνικού λαού να πολιτευτούμε και πάλι στον τομέα της ναυτιλίας και της νησιωτικής πολιτικής. Το έχουμε αποδείξει άλλωστε με τις εμβληματικές πρωτοβουλίες που αναλάβαμε κατά τη διάρκεια της δικής μας διακυβέρνησης μέσα -και το υπογραμμίζω αυτό- σε ασφυκτικές δημοσιονομικές συνθήκες, στις οποίες εσείς, η Νέα Δημοκρατία, οδηγήσατε τη χώρα με τις δικές σας πολιτικές.

Να υπενθυμίσω: Τη θεσμοθέτηση του ευρωπαϊκού μοντέλου ανάπτυξης και λειτουργίας των λιμένων, την ενίσχυση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας στη λειτουργία και στο σύστημα επιλογής στελεχών του Λιμενικού Σώματος, της Ελληνικής Ακτοφυλακής -στα χρόνια του ΣΥΡΙΖΑ έγινε η μεγαλύτερη τις τελευταίες δεκαετίες ενίσχυση των υποδομών και εξοπλισμών του-, τις

πολιτικές για τη νησιωτικότητα, το μεταφορικό ισοδύναμο και την υδατική αυτονομία των νησιών, τις πολιτικές για την εργασία στους κλάδους της ναυτιλίας και των λιμένων, την ανάσχεση της πορείας απαξίωσης της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, τη δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου τουριστικών σκαφών και τη θεσμοθέτηση των διαδικασιών και τη λειτουργία του.

Επιτρέψτε μου, όμως, μια αναφορά στο επίδικο της σημερινής συνεδρίασης, που είναι η αποχή μας από την ψηφοφορία στο τέλος της διαδικασίας και στη συζήτηση που γίνεται για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Έχουμε επισημάνει ότι η χώρα για εμάς διολισθαίνει σε μια «καχεκτική δημοκρατία», για να αναφερθώ σε ένα όρο που χρησιμοποίησε ο αείμνηστος Ηλίας Νικολακόπουλος για να χαρακτηρίσει το ζοφερό κράτος της μετεμφυλιακής Δεξιάς, το κλίμα της οποίας θύμιζε και πάλι ο Πρωθυπουργός προχθές μιλώντας από αυτό εδώ το Βήμα αναφερόμενος απαξιωτικά για το Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο.

Να υπενθυμίσουμε στον, εκτός των άλλων, και ανιστόρητο κ. Μητσotάκη ότι στο ΕΑΜ στρατεύτηκαν χιλιάδες Ελληνίδες και Έλληνες και πολέμησαν ηρωικά τον κατακτητή χύνοντας το αίμα τους. Σε οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα, αν Πρωθυπουργός, όπως αποδείχτηκε, άκουγε την ηγεσία του Στρατού, πολιτικούς αρχηγούς, Βουλευτές και Υπουργούς, προφανώς θα είχε παραιτηθεί.

Ξέρετε, το ζήτημα για εμάς δεν είναι το πώς αντιμετωπίζουμε εμείς την εκτροπή Μητσotάκη, αλλά πώς τοποθετούνται οι υπόλοιπες πολιτικές δυνάμεις απέναντι στο συγκεκριμένο ζήτημα. Θα το πούμε για μια ακόμα φορά: Αφού εξαντλήσαμε όλα τα θεσμικά όπλα, θα συμμετέχουμε βεβαίως σε κάθε συζήτηση και θα ελέγχουμε την Κυβέρνηση, γιατί όπως αντιλαμβάνεστε είναι αδύνατον να την αφήσουμε ανεξέλεγκτη στη Βουλή, συμμετέχοντας σε όλες τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες, αλλά δεν θα νομιμοποιήσουμε με την ψήφο μας την Κυβέρνηση αυτή της εκτροπής. Θα απέχουμε, λοιπόν, από τις ψηφοφορίες με εξαίρεση, όπως έγινε χθες, την ψηφοφορία για το κόμμα Κασιδιάρη.

Αυτή η Κυβέρνηση για μας, αλλά και για κάθε δημοκρατικό πολίτη, είναι ηθικά και πολιτικά έκπτωτη. Δεν μπορεί να παραμείνει ούτε στιγμή παραπάνω, να ασκεί εξουσία και να αποφασίζει για τα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν τον ελληνικό λαό. Και επειδή η επιχειρηματολογία σας για δήθεν περιφρόνηση από μεριάς μας των κοινοβουλευτικών διαδικασιών είναι προφανώς αλά καρτ, σας υπενθυμίζουμε πως την ίδια ακριβώς επιχειρηματολογία, όπως αυτή που πριν από λίγο χρησιμοποίησα, χρησιμοποίησε και ο νυν Πρωθυπουργός, ο κ. Μητσotάκης, λίγο πριν τις εκλογές του 2019.

Επαναλαμβάνουμε, λοιπόν, ότι ζητάμε την άμεση διάλυση της Βουλής, την άμεση προσφυγή στη λαϊκή ετυμηγορία, όπως ορίζει το Σύνταγμα. Όσο ο κ. Μητσotάκης θα αρνείται να πράξει το αυτονόητο, ο ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία δεν θα νομιμοποιεί το νομοθετικό έργο μιας Κυβέρνησης που αποδεδειγμένα πια είναι Κυβέρνηση εκτροπής και θα απέχουμε από κάθε ψηφοφορία στη Βουλή.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης ο κ. Αντώνης Μυλωνάκης. Αμέσως μετά τον λόγο θα πάρει ο Υφυπουργός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Θέλετε να μιλήσετε αμέσως μετά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Μάλιστα. Μετά τοποθετείται ο Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ο κ. Πλακιωτάκης τοποθετείται τελευταίος. Ο Υφυπουργός θα μιλήσει τώρα. Θα κλείσει ο κ. Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Μετά τον κ. Μυλωνάκη, λοιπόν, εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εντάξει, θα μιλήσετε εσείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Η σειρά αυτή δεν είναι, κύριε Πρόεδρε; Γιατί με κοιτάτε έτσι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Δεν είναι απαραίτητο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Είναι απαραίτητο. Πώς δεν είναι απαραίτητο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εντάξει, κύριε Βρούτση, δεν υπάρχει πρόβλημα. Δεν έχουμε άλλους ομιλητές. Αυτό γίνεται όταν έχουμε πολλούς ομιλητές. Κάθε τρεις, τέσσερις ομιλητές μιλάει και ένας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Επειδή έχουμε ολοκληρώσει...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Με κοιτάτε με μία δυσπιστία και με φέρετε σε δύσκολη θέση με τον Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Όταν έχουμε ομιλητές και Υπουργό ή Υφυπουργό ή Αναπληρωτή Υπουργό, ο Αναπληρωτής Υπουργός ή ο Υφυπουργός μιλάει ενδιάμεσα και κλείνει ο Υπουργός. Σε κάθε περίπτωση, όμως, θα σας δοθεί ο λόγος αμέσως μετά. Έληξε το θέμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Να σας ευχαριστήσω που μου δίνετε τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Μυλωνάκη, έχετε τον λόγο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, όταν ακούω τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ να δίνει εν λευκώ τα νομοσχέδια στην Κυβέρνηση, εκεί είναι που ως Έλληνας πολίτης τρελαίνομαι. Σας εκτιμώ και το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, αλλά αυτό που είπατε προηγουμένως δεν στέκει και στη λογική.

Ακόμα υπάρχει χρόνος κοινοβουλευτικός, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, μέχρι τον Ιούνιο, Ιούλιο. Τότε είχαν γίνει οι εκλογές. Πρέπει να αλλάξουμε νοοτροπία. Αν δεν αλλάξουμε νοοτροπία εδώ μέσα, πώς θα μεταφέρουμε την αλλαγή της νοοτροπίας στον Έλληνα πολίτη ο οποίος περιμένει αποσβολωμένος να δει τι θα κάνει η Αντιπολίτευση και κυρίως η Αξιωματική Αντιπολίτευση που έχει τη δύναμη στα χέρια της εναντίον αυτής της Κυβέρνησης η οποία νομοθετεί κατά το δοκούν, πρόχειρα και κάνει ό,τι γουστάρει; Ποιος θα την αντιμετωπίσει; Το ΚΙΝΑΛ; Το ΠΑΣΟΚ; Εμείς της Ελληνικής Λύσης που παλεύουμε σχεδόν μόνοι μας; Το ΚΚΕ; Το ΜέΡΑ25;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Εδώ είμαστε.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ: Όχι, δεν είσατε εδώ.

Όχι, δεν είστε εδώ. «Εδώ είμαστε» σημαίνει ψηφίζω, παίρνω απόφαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Μιχαηλίδη, μη διακόπτετε.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ: Στα Πρακτικά αυτά τα οποία λέτε ούτε καν καταγράφονται. Η ψήφος μετράει. Γι' αυτό είπε ο Πρόεδρος του ΣΥΡΙΖΑ ότι «δεν θα ψηφίσουμε τίποτα εκτός από την ψηφοφορία για το άρθρο...

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Τι λέτε τώρα;

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ: Όλοι κρίνουμε. Η άποψή μου είναι αυτή, ότι πρέπει να αλλάξει η νοοτροπία, οι εκλογές να γίνονται κάθε τέσσερα χρόνια. Ο ελληνικός λαός είναι υπεύθυνος για το ποια κυβέρνηση θα τον κυβερνά. Καλή ή κακή θα κάθεται να νομοθετεί, για να φάει και το «μαύρο» μετά. Πώς θα αντιμετωπίσει τον ελληνικό λαό;

Και ξαφνικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, όλοι ξαφνικά χθες θυμήθηκαν τα C-130. Προσέξτε μία εναέριος μεταφορά της 2ης ΕΜΑΚ, κύριε Βρούτση, που καταλαβαίνετε τι σημαίνει αυτό διότι είστε από τις Κυκλάδες, χρειάστηκε να πάει από Θεσσαλονίκη στην Τουρκία να βοηθήσει δεν μπορούσε να εκτελεστεί. Ένα C-130 -δεκατρία τον αριθμό- από το 2017 είναι το μόνο μέλημα της Ελληνικής Λύσης, από την πρώτη μέρα που μπήκαμε εδώ μέσα!

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ)

Και στην Επιτροπή Εξωτερικών και Άμυνας και στην Επιτροπή Εξοπλιστικών και στην Ολομέλεια το έχουμε πει διακόσιες φορές. Ναι έλεγε ο κ. Παναγιωτόπουλος από την πρώτη μέρα. «Ήρθαμε εμείς, θα φτιάξουμε τα C-130». Καθλωμένα τα σε C-130. Κανένα πρόβλημα δεν έχει λυθεί. Αδιανόητα πράγματα και μετά θέλουμε να κάνουμε και πόλεμο με μεταφορά ταξιαρχιών.

Πλανώμεθα πλάνην οικτράν, αν νομίζουμε ότι έτσι θα προχω-

ρήσουμε και να έχεις τον καθένα να λέει το δικό του εδώ μέσα. Η διαθεσιμότητα των μοιρών μεταγωγικών αεροσκαφών είναι μη-δενική. Τα C-27 το ίδιο. Τι κάνουμε; Μόνο να βάζει το χέρι ο ελληνικός λαός στην τσέπη και να λέει «αγοράζουμε καινούργια όπλα»; Αυτό είναι το θέμα μας;

Αυτά τα οποία έχουμε αγοράσει πριν από λίγα χρόνια θα τα καταστρέψουμε; Για τον ίδιο λόγο καταστράφηκαν τα Μιράζ-2000-5 και γι' αυτό αναγκαστήκαμε να πάρουμε τα Ραφάλ, να βάλουμε πιο βαθιά ακόμα το χέρι στην τσέπη. Ήταν ανάγκη για τα Μιράζ-2000-5 από το 2011 να μη δίνουμε τα χρήματα τα οποία απαιτούνται για να υπάρχει ροή των ανταλλακτικών και φτάσαμε στο σημείο να κανιβαλίζουμε το ένα Μιράζ για να μπαλώνουμε το άλλο; Ορίστε η κατάντια μας, 16 δισεκατομμύρια οπλικά συστήματα, θα είχαμε γλιτώσει πολλά. Διότι απαξιωνουμε τις Ένοπλες Δυνάμεις.

Το ΚΚΕ δεν θέλει τίποτα, γιατί όλα, λέει, ανήκουν στο ΝΑΤΟ. Ωραία, να μην έχουμε στρατό, λοιπόν, αφού ανήκει στο ΝΑΤΟ. Ο ΣΥΡΙΖΑ κολλάει γύρω γύρω κι αυτός. Πού είναι; Πέντε χρόνια κυβέρνησε και άλλα τέσσερα χρόνια τώρα η Νέα Δημοκρατία και τα C-130 είναι καθηλωμένα.

Αφήστε και το άλλο, που τα δίνουμε σε μια εταιρεία με 6 εκατομμύρια μετοχικό κεφάλαιο χωρίς γραμμές παραγωγής και περιμέναμε να βγει ένα C-130, όπως είχαν υποσχεθεί, μέχρι τέλος του χρόνου του 2022. Κανένα! Πώς θα βγει; Πού είναι οι τεχνικοί; Πού είναι το προσωπικό; Εξαφανίστηκαν όλοι. Νομίζετε ότι είναι μοτοποδήλατο το αεροσκάφος και το ελικόπτερο.

Τα ελικόπτερα, το ίδιο, γραμμές παραγωγής του ΕΑΒ, η συντήρηση πάει κι αυτή, τελείωσε. Ορίστε η κατάντια μας, να μην έχουμε C-130, να κάνουμε τη δουλειά μας, να στείλουμε ένα C-130. Πάρτε, λοιπόν, και τα δεκατρία καθηλωμένα στο έδαφος. Μπράβο! Απαξιώστε τα. Να ξεπουληθεί τώρα και η ΕΑΒ, τα ΕΑΣ καθηλωμένα, παροπλισμένα.

Θα φτιάξουμε, λέει, πάρκο υπουργείων στον Υμηττό. Να φτιάξετε και πρωθυπουργικό γραφείο και πάρκα υπουργείων και να μη βγάζουμε ούτε πυρομαχικά. Τίποτα η κατάντια μας. Και μετά λέμε ότι θα φτιάξουμε. Τίποτα δεν φτιάχνουμε, παραμυθιάζουμε τον κόσμο. Ναι, τα παραμύθια της Χαλιμάς.

Τα ίδια κάνουμε με τα ναυπηγεία. Ναυπηγεία Σκαρμαγκά. Κι επειδή μιλάμε για τη ναυτιλία, πού είναι ο Υπουργός να τον ρωτήσω τι έγινε με αυτά τα ναυπηγεία; Τελείωσε πια ο ειδικός διαχειριστικός έλεγχος; Πληρώθηκαν τα δεδουλευμένα οι επτακόσιοι πενήντα εργαζόμενοι, που έρχονται εδώ, μας παίρνουν συνέχεια τηλέφωνο και μας στέλνουν γράμματα, επιστολές; Δεν δουλεύει τίποτα. Ακόμα δεν έχει αναλάβει ένα έργο του Σκαρμαγκά. Ακόμα, πέντε χρόνια.

Να δω πότε θα τα αναλάβει πια ο κ. Προκοπίου, πότε θα δοθούν τα 100 εκατομμύρια που έπρεπε άμεσα να δοθούν για να κάνουμε δουλειά, πότε θα εκτελεστούν τα έργα. Κι έρχεται η «NAVAL GROUP» και προτείνει «Πάρτε κορβέτες να τα φτιάχνουμε στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά». Ποια ναυπηγεία Σκαρμαγκά; Πού είναι; Ξεκίνησε κανένα έργο στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά; Δεν ντρεπόμαστε καθόλου. Και θέλετε να πιστέψει ο ελληνικός λαός ότι μπορείτε να σώσετε την Ελλάδα;

Πάμε τώρα για το νομοσχέδιο.

Τα είπα ο κ. Βιλιάρδος, ο οποίος ανέπτυξε αυτά τα οποία έπρεπε να αναπτύξει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Όπως και το νομοσχέδιο παρένθεση για τις Ένοπλες Δυνάμεις, στη μέριμνα. Τα είπα καλά ο στρατηγός, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Τι έγινε από αυτά που είπα; Διχαστικό, είπε, το νομοσχέδιο. Δεν ήταν σωστό το νομοσχέδιο, αλλά το ψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Πέρασε για να παραμυθιάσουμε πάλι τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων. Το ίδιο κάνουμε και για το λιμενικό. Το ίδιο κάνουμε παντού.

Ο ισχύων κώδικας, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με το νόμο του 1958. Ο νόμος ήταν ο 3816. Δέκα χρόνια η νομοπαρασκευαστική τότε. Από το 1948 ξεκίνησε να στήνεται αυτός ο νόμος. Υπογράφηκε, λοιπόν, το 1958. Από τότε μέχρι σήμερα δεν έχει αλλάξει. Μπράβο στις κυβερνήσεις. Από το 1958! Και η ελληνική ναυτιλία η πρώτη δύναμη στον κόσμο!

Κι έρχεται ο πρόεδρός της, ο κ. Πατέρας, και λέει «Χρειαζό-

μαστε τρεις-τέσσερις χιλιάδες επιπλέον τον χρόνο Έλληνες ναυτικούς». Τρεις-τέσσερις χιλιάδες και έρχεται η Κυβέρνηση και νομοθετεί σήμερα μείωση 40% στις σχολές των λιμενοφυλάκων, των στελεχών δηλαδή. Κάτι πράγματα τα οποία δεν τα καταλαβαίνει κανένας. Από πού να αρχίσεις και πού να τελειώσεις; Πέρασαν πολλές δεκαετίες, κατεγράφησαν προβλήματα πολλά, σημάδια κόπωσης, όμως, δεν έχει ρυθμιστεί τίποτα, τίποτα απολύτως.

Η Ελλάδα ως ένα ναυτικό κράτος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από την αρχαιότητα και ως ένας τομέας που μαζί με τον τουρισμό κρατά τη χώρα μας ψηλά στην παγκόσμια αγορά και αποτελεί έναν σημαντικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, πρέπει να κάνει βήματα μπροστά.

Αναρωτήθηκε ο κ. Βιλιάρδος πάρα πολύ σωστά πώς θα φέρομε τον Έλληνα εφοπλιστή σε κατάσταση ώστε να αφαιρέσει τη λιβερτιανή σημαία, σημαία του ξένου κράτους, και να βάλει την ελληνική σημαία. Τι μπορεί να κάνει η πατρίδα μας για τους Έλληνες εφοπλιστές, εκτός από το αφορολόγητο που τους δίνει κ.λπ.; Πού είναι η ναυτιλιακή τράπεζα;

Υπάρχει, κύριε Υπουργέ, μέριμνα για να γίνει μια ναυτιλιακή τράπεζα; Γιατί να χτίζονται πλοία σε άλλες χώρες, στην Κορέα κ.λπ., και να μη χτίζονται εδώ; Πού είναι η δυνατότητα του Έλληνα εφοπλιστή να χτίσει πλοίο στην πατρίδα μας, να δουλέψουν Έλληνες τεχνίτες, να δουλέψουν τα ναυπηγεία; Έχουμε τρία ναυπηγεία: Σαλαμίνας, Σκαρμαγκά και Νεώριο. Μόνο το Νεώριο δουλεύει. Ούτε του Σκαρμαγκά ξεκίνησε ακόμα.

Θα ήθελα να σας ακούσω, κύριε Υπουργέ, πότε προβλέπεται να τελειώσει η διαχειριστική περίοδος των ναυπηγείων και πότε θα αναλάβει ο κ. Προκοπίου, να ξεκινήσει το πρώτο πλοίο να χτίζεται εκεί ή να συντηρείται εκεί. Η Ελευσίνα. Να δούμε πόσα χρόνια θα φάμε ακόμα για να περάσει σε διαδικασία άνεσης να κάνει τη δουλειά της για την οποία υπάρχει η Ελευσίνα. Τίποτα.

Επειδή είπα αρκετά για τα θέματα αυτά ο εισηγητής μας κ. Βιλιάρδος, θα ήθελα να πω το εξής. Ακούστε τι λέει ο πρόεδρος, ο κ. Πατέρας. «Χρειαζόμαστε», λέει, «αξιωματικούς που καταλαβαίνουν πώς δουλεύουν τα πιο σύγχρονα πλοία». Αυτό θα το συνδυάσω με μια επιστολή την οποία έχουμε λάβει και πιθανόν να έχετε λάβει και εσείς, ενός σπουδαστή ο οποίος τελείωσε τη σχολή πλοιάρχων και τι λέει ο άνθρωπος. «Χρειαζόμαστε», λέει, «αξιωματικούς που καταλαβαίνουν πώς δουλεύουν τα πιο σύγχρονα πλοία. Θέλουμε καλούς αξιωματικούς και προτιμάμε τους Έλληνες ναυτικούς καθώς μπορούμε πιο εύκολα να συνεννοηθούμε».

Ακούστε τώρα ένα γράμμα που προφανώς είναι φωνή βωώντος εν τη ερήμω, Έλληνα σπουδαστή ο οποίος περάτωσε με επιτυχία τις σπουδές του, είναι καπετάνιος. «Τα κενά και οι ελλείψεις τόσο στον εκπαιδευτικό τομέα όσο και σε αυτόν των υποδομών εδώ και χρόνια αποτελεί ανοικτή πληγή για το ναυτικό επάγγελμα. Ως απόφοιτος της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ηπείρου». Προφανώς το ίδιο θα είναι και παντού και μεταξύ άλλων λέει ο άνθρωπος: «Δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται πλέον πάνω στα πλοία GPS, ηλεκτρονικοί χάρτες και άλλα σύγχρονα μέσα και στις ακαδημίες να διδάσκουν ακόμα το ραδιογωνιόμετρο, το Deca και το Lowrance και άλλα πλέον απαρχαιωμένα συστήματα».

Αυτά τους διδάσκετε; Αυτά κάνουν οι καθηγητές εκεί; Είναι ενημερωμένοι με σεμινάρια οι καθηγητές;

«Σημαντικό για τους καθηγητές». Λέει πάρα πολλά.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, δώστε μου δύο λεπτά. Άλλωστε δεν έχουμε πολύ κόσμο ακόμα να μιλήσει. «Κτηριακές εγκαταστάσεις. Τουλάχιστον στην Ήπειρο εγώ προσωπικά αναγκάστηκα να νοικιάσω γκαρσονιέρα και να επιβαρύνομαι οικονομικά, διότι οι συνθήκες διαμονής και κυρίως υγιεινής είναι επιεικώς απαράδεκτες».

Αυτά είναι, κύριε Υπουργέ. Θα τα καταθέσουμε στα Πρακτικά, για να καταλάβετε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, ότι με ψέματα και παραμύθια δεν γίνεται δουλειά. Αν δεν αλλάξουμε νοοτροπία, σας το έχω ξαναπεί, δεν πρόκειται να κάνουμε τίποτα.

Πάμε τώρα για λίγο στο Λιμενικό Σώμα. Στο δέκατο τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου και σε κάποιες επείγουσες διατάξεις που αναφέρονται στο Λιμενικό Σώμα. Καμμία από αυτές δεν ρυθμίζει

θέματα ή προβλήματα του Σώματος και των στελεχών που δίνουν ψυχή και σώμα πραγματικά, μέρα νύχτα στο βόρειο και στο νότιο Αιγαίο, αλλά και σε ολόκληρη την πατρίδα μας και κυρίως τα τελευταία χρόνια με το μεγάλο πρόβλημα της παράνομης μετανάστευσης.

Ο Κυράνης Κώστας, ο Πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Λιμενικών μας έστειλε μια επιστολή. Οι ανάγκες σε προσωπικό, κύριε Υπουργέ, καθορίζονται στις δέκα χιλιάδες πεντακόσιες και υπηρετούντες αυτήν τη στιγμή είναι επτάμισι χιλιάδες. Κάθε χρόνο –προσέξτε- τα τελευταία είκοσι χρόνια συνεχώς είναι μειούμενος ο αριθμός των λιμενικών, τώρα που χρειάζονται ακόμα περισσότεροι.

Σε εβδομήντα λιμεναρχεία που υπάρχουν, οι νομικοί που έχουν προσβληθεί στο Σώμα και θα μπορούσαν να αναλάβουν ως προϊστάμενοι νηολογίου είναι έντεκα. Τίποτα κι αυτό.

Με τη διάταξη 296 η Σχολή στελεχών του Λιμενικού, η Σχολή Λιμενοφυλάκων θα συνεχίσει να φιλοξενείται στο Πολεμικό Ναυτικό και μάλιστα ο αριθμός που ανακοινώσατε, κύριε Υπουργέ από το 2019 και μετά –όσο κυβερνάτε δηλαδή- μειώνεται κατά 40% των εισακτέων στο Λιμενικό Σώμα. Για ποιο λόγο; Μιλάμε για τους αυριανούς υπαξιωματικούς, αξιωματικούς, στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

Οφείλονται –όπως λέει ο κ. Κυράνης- διπλοβάρδιες και τριπλοβάρδιες. «Κοιμόμαστε μέσα στα σκάφη για να μπορέσουμε να κάνουμε τις υπηρεσίες μας, γιατί η μία είναι μετά την άλλη, δεν προλαβαίνουμε, δεν έχουμε προσωπικό». Στο βόρειο και νότιο Αιγαίο αλωνίζουν συνέχεια οι άνθρωποι κατάκοποι, κουρασμένοι, σκοτωμένοι, μόνοι τους, αβοήθητοι. Υποστελέχωση σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό.

Και για να μη σπαταλώ άλλο χρόνο, θέλω να σας πω το εξής, για να καταλάβετε πώς κοροϊδεύετε τον κόσμο. Κοροϊδεύετε τον κόσμο και είναι αμαρτία από τον Θεό. Η φορολόγηση του επιδόματος, κύριε Υπουργέ, που δώσατε, τα 600 ευρώ –πριν τα Χριστούγεννα δώσατε ένα μπόνους όπως δώσατε και στα Σώματα Ασφαλείας και καλά κάνετε- είναι ακατάσχετο, λέει. Γιατί υπήρχε περίπτωση να κατάσχουν από κανέναν; Χρωστάει; Τι είναι; Δεν είναι δα και άνθρωποι, οι οποίοι παίρνουν 400 ευρώ. Όμως, ήταν φορολογημένο. Προσέξτε να δείτε το κόλπο, ήταν φορολογημένο. Πόσο είναι το εξακοσάρι, λοιπόν; Βάλτε μείον 30% τη φορολογία, για να καταλάβετε πόσο θα βγει. Η κοροϊδία έχει κοντά ποδάρια.

Το παρόν νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι, για να κλείσω, πέρα από τον εκσυγχρονισμό υποτίθεται του ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου –σχόλια που έκανε πάρα πολύ εύστοχα ο συνάδελφος ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος- δεν ανταποκρίνεται, απ' ό,τι κατάλαβα ούτε στο 1% σε αυτά τα οποία αντιμετωπίζουν τόσο οι σχολές όσο οι λιμενικοί και οι αξιωματικοί και τα πληρώματα των πλοίων.

Πρέπει να υπάρξει μια συλλογική και εφ' όλης της ύλης νομοθεσία, η οποία θα λύνει όλα τα προβλήματα τα οποία παρατηρούνται από το 1958 μέχρι σήμερα και δεν έχουν λυθεί. Θα λύσουμε τα προβλήματα, θα φέρουμε τους Έλληνες εφοπλιστές να φτιάχουν τα καράβια τους εδώ. Αυτή είναι η ουσία. Και θα έχουμε ένα Λιμενικό Σώμα με προσωπικό καλοπληρωμένο για να μπορεί να κάνει αυτό το οποίο απαιτεί ο Έλληνας φορολογούμενος, οι Έλληνες πολίτες και η πατρίδα μας.

Η Ελληνική Λύση ψηφίζει «παρών» στο νομοσχέδιο. Δίνουμε, δηλαδή, μια διέξοδο μήπως βάλουν μυαλό. Διότι δεν γίνεται αυτό το πράγμα συνέχεια.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε, κυρίες συνάδελφε. Καλό μεσημέρι και από μένα.

Θα δώσω τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Βρούτση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσω από την θέση μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας έχω συνηθίσει πλέον.

Ορίστε, κύριε Βρούτση, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρίες

Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με την αίσθηση που δημιουργεί η Αντιπολίτευση για ένα υψίστης σημασίας νομοσχέδιο, όπως θα περιγράψω, με τις τοποθετήσεις και των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων και των εισηγητών, περιφρόνηση, απαξία, μικροψυχία –και θα μου επιτρέψετε- και έλλειψη γνώσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για τη χώρα μας, την Ελλάδα, μια χώρα με νησιωτικό περιβάλλον πολλών δεκάδων νησιών, μιλάμε για μια χώρα που περιβάλλεται από θάλασσα και μιλάμε για τη χώρα μας την Ελλάδα, την πρώτη παγκόσμια δύναμη στη ναυτιλία. Γι' αυτή την Ελλάδα μιλάμε. Και σήμερα έρχεται ένα νομοσχέδιο τομή, όπως θα το χαρακτηρίσω, ένα νομοσχέδιο το οποίο έπρεπε να χαιρετίσουν όλες οι πολιτικές δυνάμεις και το υποδέχεται η Αντιπολίτευση στο σύνολό της, είτε μη ψηφίζοντας, όπως ο ΣΥΡΙΖΑ, είτε αρνούμενοι να ψηφίσουν, όπως η Αντιπολίτευση είτε ψηφίζοντας παρών, όπως υποθετήθηκε πριν από λίγο η Ελληνική Λύση. Εξάιρεση αποτελεί το ΚΙΝΑΛ, το οποίο ψήφισε θετικά επί της αρχής. Καλοδεχούμενη.

Θα δούμε τώρα, λοιπόν, ποια είναι η πραγματικότητα, τι περιλαμβάνει αυτό το νομοσχέδιο για να καταλάβει και ο ελληνικός λαός.

Το 1958 με τον ν.3816 φτιάχτηκε ο πρώτος Κώδικας Ναυτικού Δικαίου στην Ελλάδα με δέκα χρόνια προπαρασκευαστικής διαδικασίας, ένας κώδικας τομή που παρέμεινε για εξήντα χρόνια. Στα εξήντα πέντε αυτά χρόνια που πέρασαν έχουν αλλάξει συθέμελα όλα, τα πλοία, οι λειτουργίες τους. Έχουν γίνει οκτώ διενέσεις συμβάσεις, οι οποίες ενσωματώνονται τώρα σε αυτό το νομοσχέδιο και απουσίαζαν από το πλαίσιο το νομοθετικό.

Σας λέω ενδεικτικά μόνο ότι από τα διακόσια ενενήντα δύο άρθρα του προηγούμενου κώδικα, τα εκατόν πενήντα, όπως γράφει στην εισήγησή του ο συνάδελφος Βασίλης Οικονόμου, ως εισηγητής του νομοσχεδίου, είχαν ήδη αδρανοποιηθεί. Και το ερώτημα είναι, τι κάνουμε; Μένουμε και εμείς αδρανείς και παρακολουθούμε την εξέλιξη των πραγμάτων και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Πολιτικής και Ναυτιλίας είναι θεατής; Όχι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Πολύ σωστά, ο Υπουργός, κ. Πλακιωτάκης, ο Υφυπουργός κ. Κατσαφάδος, με τους υπηρεσιακούς παράγοντες, κινήθηκαν και έκαναν αυτό το οποίο έπρεπε. Συγκεκριμένα το Μάρτη του 2021 ξεκίνησαν τη νομοπαρασκευαστική επιτροπή για να κάνουμε τον καινούργιο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Έπρεπε να γίνει; Ναι ή όχι; Βεβαίως και έπρεπε. Λειτουργήσε σωστά το Υπουργείο Ναυτιλίας, οι Υπουργοί; Βεβαίως και έκαναν το σωστό.

Και πράγματι δύο ολόκληρα χρόνια η νομοπαρασκευαστική επιτροπή, όχι από τους Υπουργούς που έδωσαν τις πολιτικές κατευθύνσεις και την πολιτική εντολή, αλλά οι υπηρεσιακοί παράγοντες, οι καθηγητές πανεπιστημίου, οι δικηγόροι του Ναυτικού Δικαίου, δύο ολόκληρα χρόνια λειτουργήσαν μέσα στο πλαίσιο της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής για να εισάγουν στην ελληνική Βουλή τον νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Έγινε, δηλαδή, όλη η απαραίτητη προεργασία.

Ποιος διηύθυνε αυτή την ομάδα των επιστημόνων; Η κ. Λία Αθανασίου, η καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου του πανεπιστημίου της Αθήνας. Να, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η προχειρότητα που λέτε και η βιασύνη της Κυβέρνησης πώς καταρρίπτεται.

Στη συνέχεια τι έγινε για να δούμε και τον ουσιαστικό διάλογο; Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, η ΠΝΟ καλείται από την Κυβέρνηση, διαμέσου των Υπουργών. Γίνεται μία εκτενής συζήτηση για τον κώδικα που τους παραδόθηκε και φυσικά η ΠΝΟ πολύ σωστά, ως συνδικαλιστικό όργανο που περιφρουρεί τα δικαιώματα των εργαζομένων στη ναυτιλία, έκανε τις παρατηρήσεις της. Δηλαδή ουσιαστικός διάλογος και με το συνδικαλιστικό όργανο, το κρίσιμο όργανο για την ναυτιλία μας.

Και έρχεται η Κυβέρνηση και κάνει αποδεκτές όλες τις παρατηρήσεις της ΠΝΟ, κυρίες Πρόεδρε, όλες. Και ενσωματώνονται σε αυτόν τον κώδικα. Και στη συνέχεια γίνεται η γνωστή διαβούλευση του νομοσχεδίου, στη συνέχεια εισάγεται στην επιτροπή και σήμερα στην Ολομέλεια.

Πού υπάρχει ελλιπής συζήτηση, κύριοι συνάδελφοι; Κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, πού βλέπετε την αδυναμία ή τη βιασύνη της Κυβέρνησης; Πού βλέπετε την προχειρότητα; Το αντίθετο.

Εγώ αν έκανα κριτική στην Κυβέρνηση θα έλεγα ότι θα έπρεπε να το κάνει και πιο γρήγορα. Το φέρνει την κατάλληλη στιγμή.

Η Ελλάδα, κύριε Πρόεδρε, η πρώτη παγκόσμια δύναμη στη ναυτιλία, μετά τη σημερινή συνεδρίαση, θα έχει πλέον ένα σύγχρονο Ναυτικό Κώδικα Δικαίου και είμαστε περήφανοι γι' αυτό και αξίζουν συγχαρητήρια στο Υπουργείο Ναυτιλίας που έκανε αυτή την προσπάθεια, στον κ. Πλακιωτάκη, στον κ. Κατσαφάδο, στους υπηρεσιακούς παράγοντες, σε όλους όσοι συνέβαλαν να έχει η Ελλάδα πλέον έναν σύγχρονο κώδικα και στον κ. Βασίλη Οικονόμου, ο οποίος έκανε μία εξαιρετική παρουσίαση ως εισηγητής του νομοσχεδίου και στην επιτροπή και σήμερα.

Άρα, λοιπόν, είμαστε μπροστά σε μια νέα πραγματικότητα. Η Ελλάδα, η χώρα της ναυτιλίας, της νησιωτικότητας αποκτά έναν σύγχρονο Κώδικα Ναυτικού Δικαίου, που τον είχαμε ανάγκη, που ήταν εμφανές ότι δεν τον είχαμε και σήμερα τον κάνουμε πραγματικότητα.

Συγχαρητήρια, κύριοι Υπουργοί, κύριε Πλακιωτάκη, κύριε Κατσαφάδο και σε εσάς και στο επιτελείο σας.

Επιτρέψτε μου, όμως, τώρα να κάνω δύο-τρεις επιπλέον παρατηρήσεις, οι οποίες είναι γενικές παρατηρήσεις για τα ζητήματα που άκουσα και για τα οποία πραγματικά μένω άναυδος, γιατί εδώ έχουμε συνομιλητές και από τα άλλα κόμματα, οι οποίοι είναι γνώστες της ναυτιλίας και είναι και νησιώτες.

Κύριε Πρόεδρε, έλκω την καταγωγή μου από δύο νησιά των Κυκλάδων, από τη Νάξο και την Αμοργό. Είμαι νησιώτης, είμαι Κυκλαδίτης, εκεί εκλέγομαι, από εκεί αντλώ την πολιτική μου δύναμη και εκεί μιλάω με τον κόσμο καθημερινά, με τα νησιά μας.

Θέλω να σας πω, λοιπόν, ότι τα νησιά μας στο σύνολό τους ζουν τη χρυσή δεκαετία τους όσον αφορά στις ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις. Πρέπει να είμαστε περήφανοι που έχουμε τα καλύτερα, πιο αξιόπλοα, πιο σύγχρονα πλοία στην Ευρώπη. Αυτή είναι η Ελλάδα πλέον σήμερα. Κάποτε δεν ήταν έτσι και κάποτε υπήρχε κριτική και δικαιολογημένη.

Σήμερα έχουμε την καλύτερη ακτοπλοΐα στην Ευρώπη. Παρ' ότι έχουμε αυτό το τεράστιο σύμπλεγμα νησιών, σήμερα ο νησιώτης απολαμβάνει τις καλύτερες υπηρεσίες. Είναι μια πραγματικότητα. Δεν θέλω να αναφερθώ σε πλοία, για να μην κάνω διαφήμιση στα πλοία, αλλά στον Νομό Κυκλάδων, παραδειγματικός χάριν, οι νησιώτες απολαμβάνουν την καλύτερη ακτοπλοϊκή διασύνδεση που είχαν ποτέ. Μπορεί να υπάρχουν μία, δυο, τρεις εξαιρέσεις σε νησιά στα συμπλέγματα που να μην έχουν αυτή που θα ήθελαν, αλλά πάντα συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια, απολαμβάνουμε τις καλύτερες ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις.

Άρα, λοιπόν, αυτά τα οποία ακούω σήμερα εδώ για απομόνωση των νησιών είναι παρωχημένες αντιλήψεις που δείχνουν ότι υπάρχει άγνοια του περιβάλλοντος.

Διότι δεν είναι μόνο οι ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ταυτόχρονα, αυτή τη στιγμή, η νησιωτική Ελλάδα απολαμβάνει την καλύτερη οικονομική της περίοδο λόγω του τουρισμού. Τα θέματα των υποδομών και αυτά χρηματοδοτούνται. Όλοι οι δήμαρχοι των νησιών ζητούν πόρους συνεχώς μέσα από το πρόγραμμα «ΤΡΙΤΗΣ» και από τα προηγούμενα προγράμματα. Δεν ακυρώνουμε και τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Δόθηκαν από τον κρατικό προϋπολογισμό και από προγράμματα της Ευρώπης πάρα πολλά, εκατοντάδες εκατομμύρια και γίνονται υποδομές σε όλα τα νησιά, από δρόμους, προσπάθεια για την ενίσχυση της υγείας, φράγματα, λιμάνια.

Φυσικά, εχθρός του καλού είναι το καλύτερο και πάντα θα λέμε να υπάρχει το περισσότερο και το ακόμα περισσότερο, αλλά σίγουρα, η νησιωτική Ελλάδα σήμερα δεν έχει καμμία σχέση με τη νησιωτική Ελλάδα του χθες.

Θα σας πω ένα παράδειγμα μόνο. Στον Νομό Κυκλάδων -δεν θέλω να επεκταθώ- έχουμε ανεργία μηδέν. Δεν υπάρχουν άνεργοι! Και κάποτε το φαινόμενο ότι έφευγαν από τα νησιά και επέστρεφαν στην Αθήνα ή στην υπόλοιπη Ελλάδα για να βρουν δουλειά, έχει αντιστραφεί. Γυρίζουν στα νησιά για να βρουν δουλειά και μάλιστα, έχουμε και έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού, να εργαστεί στις επιχειρήσεις.

Αυτή είναι πραγματικότητα. Δηλαδή, είναι μια καλή πραγματικότητα, όπου πλέον έχουμε φτάσει σε ένα σημείο οριακό, για μένα, που πρέπει να περιφρουρήσουμε τα νησιά, το περιβάλλον,

όλο αυτό το μοναδικό κυκλαδικό τοπίο. Πρέπει να το περιφρουρήσουμε από την ανάπτυξη, η οποία πλέον, για μένα, έχει και τα χαρακτηριστικά της επικίνδυνης ανάπτυξης, γιατί περνάει κάποια όρια.

Και πράγματι, το κάνει αυτό η Κυβέρνηση -το θεωρώ πολύ σημαντικό, το λέω σε κάθε νησί ξεχωριστά και σε κάθε μου ομιλία και αυτό πρέπει να είναι μια κοινή συνισταμένη όλων των πολιτικών δυνάμεων- με το μεγάλο πρόγραμμα το οποίο γίνεται για όλη την επικράτεια, με τα 700 εκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης, με πρώτη ταχύτητα τον Νομό Κυκλάδων, τα ειδικά πολεοδομικά σχέδια, τα οποία πρέπει να βρουν σύμφωνες όλες τις πολιτικές δυνάμεις, για να περιφρουρήσουμε την ταυτότητα την κυκλαδική, τη νησιωτική. Όπως την κληρονομήσαμε εμείς, να έχουν τη χαρά να την κληρονομήσουν και οι επόμενες γενιές. Βάζω μια τελεία σε αυτό.

Και να πω κάτι το οποίο, επίσης, είναι σημαντικό: Η πολιτεία, επειδή θέλω να απευθυνθώ προς την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ -πράγματι, το αναγνωρίζω, ήμασταν Αντιπολίτευση- έφερε το θεσμικό πλαίσιο του μεταφορικού ισοδυνάμου, κύριε Μιχαηλίδη. Θετικό είναι. Ποιος είπε ότι είμαστε εναντίον του μεταφορικού ισοδυνάμου; Έχω ακούσει και τον Υπουργό και τον Υφυπουργό που λένε εδώ, από Βήματος Βουλής ότι, ναι, το μεταφορικό ισοδύναμο είναι ένας θεσμός σύγχρονος, τον οποίο είχε ανάγκη η νησιωτική Ελλάδα. Το λέμε.

Ήταν, όμως, επαρκής; Όχι, ήθελε εκσυγχρονισμό. Ήθελε εκσυγχρονισμό και στο πλαίσιο αυτό, έχουν γίνει παρεμβάσεις από το Υπουργείο Ναυτιλίας να εκσυγχρονίσουν το θεσμικό πλαίσιο που κληρονομήσαμε. Εμείς είμαστε ειλικρινείς, όμως.

Πείτε, όμως και εσείς, κάντε την αυτοκριτική σας. Τον ΦΠΑ των νησιών γιατί τον καταργήσατε; Θυμάμαι χαρακτηριστικά τον προηγούμενο Υπουργό Άμυνας της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ που από την πρωτεύουσα των Κυκλάδων, την Ερμούπολη, έκανε την ανακοίνωση ότι καταργείται ο ΦΠΑ των νησιών του Αιγαίου. Αυτό είναι μια πραγματικότητα.

Επί ΣΥΡΙΖΑ καταργήθηκε, κύριε Μιχαηλίδη, ένα κεκτημένο των νησιών από τότε που δημιουργήθηκε ο ΦΠΑ, ο φόρος προστιθέμενης αξίας στην Ελλάδα, όταν μπήκαμε στην τότε ΕΟΚ, με κυβέρνηση Κωνσταντίνου Καραμανλή. Έδωσε αυτό το μοναδικό δώρο ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στην πλευρά των νησιωτών μας, γιατί είπε ότι έπρεπε τότε να ενισχυθούν, για να παραμείνουν στα νησιά και τον κατήργησε ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Όπως εμείς έχουμε τη γενναιότητα να παραδεχτούμε το θεσμικό πλαίσιο του μεταφορικού ισοδυνάμου και ότι θέλει και χρήζει βελτίωσης και ακόμα βελτίωσης και εσείς κάνετε αυτό το πισωγύρισμα για τα νησιά, την κατάργηση του ΦΠΑ.

Και ένα δεύτερο. Ακούω για τα ασφαλιστικά και τα συνταξιοδοτικά των ναυτικών μας. Πλέον η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα πιο σύγχρονα ασφαλιστικά συστήματα στην Ευρώπη. Γιατί; Διότι η νομοθετική παρέμβαση, ο ν.4670, η μεταρρύθμιση που κάναμε, έχει συμπεριλάβει ό,τι πιο σύγχρονο υπάρχει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με συντελεστές αναπλήρωσης οι οποίοι βελτιώνουν την απονομή των συντάξεων με τρόπο ανταποδοτικό.

Ταυτόχρονα -δείτε το αυτό- ναι, είμαστε η χώρα στην οποία ενοποιήθηκαν όλα τα ταμεία. Δεν υπάρχουν πλέον εκείνα τα κατ'όλοιπα ΟΑΕΕ, ΙΚΑ. Απλώς, είναι στη συνείδηση του κόσμου. Οι σημερινοί εργαζόμενοι θα απολαύσουν μόνο τον e-ΕΦΚΑ, τον Εθνικό Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης, με δίκαιο τρόπο, με αναλογικότητα, όλοι οι Έλληνες πολίτες κάτω από την ίδια ομπρέλα, το ίδιο και οι ναυτικοί μας. Διατηρήθηκε μόνο ένα ταμείο, το ΝΑΤ. Αυτό δείχνει ότι η ελληνική πολιτεία αναγνωρίζει το ναυτικό επάγγελμα, αναγνωρίζει τους ναυτικούς μας, τους οποίους διαχρονικά στηρίζει και ειδικά, η Νέα Δημοκρατία έχει αποδείξει έμπρακτα με τις πολιτικές της ότι για τους ναυτικούς μας πάντα είναι ένα βήμα μπροστά, γιατί τους αγκαλιάζει και τους στηρίζει.

Με αυτές τις σκέψεις, κύριε Πρόεδρε, ολοκληρώνω την τοποθέτησή μου, επαναλαμβάνοντας ότι, πράγματι, αυτό το νομοσχέδιο είναι τομή. Το είχε ανάγκη η ναυτιλία μας, είναι εκσυγχρονισμός, βελτίωση και πραγματικά, γυρίζουμε σελίδα στη ναυτιλία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Βρούτση και για την τήρηση του χρόνου, όπως πάντα.

Ορίστε, κύριε Μιχαηλίδη, έχετε τον λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, είμαι απόλυτα βέβαιος ότι γνωρίζετε ότι η κατάργηση του μειωμένου ΦΠΑ στα νησιά ήταν μια μνημονιακή υποχρέωση, όπως είμαι επίσης απόλυτα βέβαιος ότι γνωρίζετε ότι ήταν μέσα στα διαλαμβανόμενα στο mail Χαρδούβελη.

Επομένως, καθώς μας είπατε ότι ομολογουμένως, έχετε την πολιτική μεγαλοψυχία να αναγνωρίσετε ότι το μεταφορικό ισοδύναμο είναι μια, πράγματι, εμβληματική πρωτοβουλία της δικής μας διακυβέρνησης, θα πρέπει τουλάχιστον να γνωρίζετε ότι η νεότερη ιστορία της Ελλάδος δεν ξεκινάει από το 2015. Εννοώ ότι ξεκινάει από πολύ νωρίτερα η οικονομική της διαδρομή στο πλαίσιο αυτό των περιστολών τις οποίες περιγράψατε και στις οποίες αναφερθήκατε.

Επομένως, επαναλαμβάνω ότι ήταν μια μνημονιακή ασφυκτική

υποχρέωση και το γεγονός ότι κάποια λίγα, ελάχιστα νησιά κατάφεραν να διατηρήσουν το καθεστώς του μειωμένου ΦΠΑ, μετάξυ των οποίων και το δικό μου νησί, η Χίος, με το πρόσχημα -σε πολλά εισαγωγικά- της «προσφυγικής κρίσης». Αυτό να σας πληροφορήσω ότι με μεγάλη δυσκολία και με πολλούς αγώνες καταφέραμε να το περισώσουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Πριν κληθεί στο Βήμα ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Κωνσταντίνος Κατσαφάδος, τον λόγο έχει ο Υπουργός κ. Πλακιωτάκης για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις που στην ουσία αποσαφηνίζουν τα επιμέρους άρθρα.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ - ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

στο σχέδιο νόμου

του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

με τίτλο

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

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 1 οι λέξεις «με ή χωρίς εκτόπισμα,» διαγράφονται.
2. Στην παρ. 1 του άρθρου 2, α) η λέξη «Έβδομο» και το σημείο στίξης «,» διαγράφονται και β) μετά τις λέξεις «στατικά ναυπηγήματα.» προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής: «Το Έβδομο Κεφάλαιο εφαρμόζεται σε στατικά ναυπηγήματα, εφόσον έχει συναφθεί σύμβαση ναυτολόγησης.»
3. Στην παρ. 5 του άρθρου 3, μετά τη λέξη «μηνών» προστίθενται οι λέξεις «από τη νηολόγηση».
4. Στην παρ. 1 του άρθρου 6, η παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής: «1. Στο νηολόγιο του κράτους μπορεί να νηολογηθεί πλοίο που ναυπηγείται ή πρόκειται να ναυπηγηθεί».
5. Στην παρ. 2 του άρθρου 6, οι λέξεις «που ασκεί επιχείρηση στην ελληνική επικράτεια,» διαγράφονται.
6. Στην παρ. 2 του άρθρου 18, μετά τις λέξεις «κόρων και άνω» προστίθενται οι λέξεις «ή το στατικό ναυπήγημα έχει ολική χωρητικότητα πεντακοσίων (500) κόρων και άνω ή εκτόπισμα χιλίων (1000) τόνων και άνω».
7. Στην παρ. 1 του άρθρου 47, μετά τις λέξεις «Τα ναυτικά προνόμια» προστίθεται το σημείο στίξης «,» και οι λέξεις «οι ναυτικές υποθήκες και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα».
8. Στην παρ. 1 του άρθρου 64, οι λέξεις «για ορισμένο χρόνο» διαγράφονται.
9. Στην παρ. 3 του άρθρου 91, μετά τις λέξεις «για την αναγκαστική» προστίθενται οι λέξεις «ή εκούσια».
10. Στην παρ. 4 του άρθρου 118, μετά τις λέξεις «ελληνικών λιμένων» προστίθενται οι λέξεις «και εν γένει εντός ελληνικών χωρικών υδάτων».
11. Στην παρ. 5 του άρθρου 132, οι λέξεις «οργάνων ή εργαζομένων νομικού προσώπου» διαγράφονται.
12. Στο άρθρο 138, μετά την παρ. 3 προστίθεται παρ. 4 ως εξής: «4. Η μετατροπή των Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων σε ευρώ γίνεται με την ισοτιμία που ισχύει κατά τον χρόνο εκφόρτωσης των πραγμάτων ή κατά τον χρόνο που έπρεπε να λάβει χώρα η εκφόρτωση.»

13. Στην παρ. 1 του άρθρου 165 μετά τις λέξεις εντός παρενθέσεως «(Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας)» προστίθεται το σημείο στίξης «,» και οι λέξεις «τις σχετικές ρυθμίσεις του ενωσιακού δικαίου».
14. Στην παρ. 1 του άρθρου 200, η λέξη «Συμβάσεις» αντικαθίσταται από τη λέξη «Σύμβαση».
15. Στην παρ. 1 του άρθρου 221, α) μετά τις λέξεις «Υόρκης – Αμβέρσας» προστίθενται οι λέξεις «του 2016» β) η λέξη «Ναυτιλιακής» αντικαθίσταται με τη λέξη «Ναυτικής» και γ) μετά τη λέξη «Επιτροπής» οι λέξεις «του 2016» διαγράφονται.
16. Στην παρ. 3 του άρθρου 233, μετά τις λέξεις «ελληνικού Δημοσίου» προστίθενται οι λέξεις «ή άλλων φορέων».
17. Στην περ. γ της παρ. 2 του άρθρου 236, μετά τη λέξη «κεφαλαίου» προστίθενται οι λέξεις «ή την εγγυητική επιστολή» και η λέξη «προβλέπεται» αντικαθίσταται από τη λέξη «προβλέπονται».
18. Στην παρ. 2 του άρθρου 237, α) η λέξη «σχετικό» και β) οι λέξεις «που θα αναφέρει τα αμέσως προηγούμενα», διαγράφονται.
19. Στην παρ. 3 του άρθρου 238, α) οι λέξεις «απόφαση του εισηγητή είναι οριστική» αντικαθίστανται από τις λέξεις «πράξη του εισηγητή δεν προσβάλλεται» και β) οι λέξεις «σχετική πράξη του» διαγράφονται.
20. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 239, α) η λέξη «οτιδήποτε» αντικαθίσταται από τη λέξη «ο,τιδήποτε», β) μετά τις λέξεις «για τη συμμόρφωση» προστίθενται οι λέξεις «, περιλαμβανομένης της συμπλήρωσης».
21. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 247, η λέξη «αυτήν» αντικαθίσταται από τη λέξη «αυτό».
22. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 248, α) οι λέξεις «πιστωτικού ιδρύματος» διαγράφονται και β) οι λέξεις «της εγγυητικής επιστολής» αντικαθίστανται από τη λέξη «αυτής».
23. Στην παρ. 1 του άρθρου 284, οι λέξεις «στο παρόν» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στον παρόντα».
24. Στο άρθρο 291, α) το περιεχόμενο του εδαφίου τίθεται ως παρ. 1 και β) προστίθεται παρ. 2 ως εξής: Τα ενέχυρα που συστήθηκαν σε πλοία του άρθρου 4 ή σε στατικά ναυπηγήματα δεν θίγονται από τον παρόντα.».
25. Στο άρθρο 292, προστίθεται περ. (η) ως εξής «Η παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 2844/2000 (Α'220), περί ενεχύρου χωρίς παράδοση και δημοσιότητας συμβάσεων παροχής ασφάλειας επί κινητών.».
26. Στην παρ. 2 του άρθρου 306 η λέξη «Ιουλίου» αντικαθίσταται με τη λέξη «Νοεμβρίου».
27. Η υπ' αρ. 1577/30/7.2.2023 τροπολογία ενσωματώνεται, στα περιεχόμενα και στο σώμα του σχεδίου νόμου, στο τέλος του Δεκάτου Τετάρτου Μέρους.
28. Μετά το άρθρο 292, τίθεται άρθρο 293 με τίτλο «Έναρξη ισχύος» με περιεχόμενο ως εξής:
- «1. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την 1^η Μαΐου 2023, με την επιφύλαξη της παρ. 2.
2. Τα άρθρα 4 έως 9 τίθενται σε ισχύ την 1^η Νοεμβρίου 2023.».
29. Το περιεχόμενο του Δεκάτου Τετάρτου Μέρους αναριθμείται αντιστοίχως και το νέο άρθρο 307 του Δεκάτου Πέμπτου Μέρους αντικαθίσταται ως εξής:

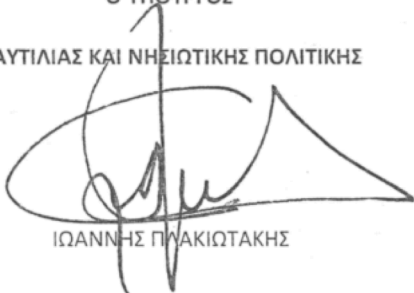
«Άρθρο 307

Έναρξη ισχύος

Με την επιφύλαξη του άρθρου 293, η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.».

Αθήνα, 9 Φεβρουαρίου 2023

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΚΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κατ' αρχάς, ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Βλέπω πάνω και δεξιά κάποια λουλούδια και δεν θα μπορούσα να μην εκφράσω τα θερμά μου συλλυπητήρια για τον χαμό του εκλεκτού συναδέλφου, του Μανούσου Βολουδάκη, ο οποίος τίμησε τα έδρανα του Κοινοβουλίου με το ήθος, τις αρχές του.

Εκφράζω τα θερμά μου και τα ειλικρινή μου συλλυπητήρια στην οικογένειά του, στη γυναίκα του και στα τρία του παιδιά.

Κύριε Μιχαηλίδη, δεν είναι πρόσχημα η προσφυγική κρίση, τη βιώσαμε, όχι μόνο στη Χίο, αλλά και στα υπόλοιπα νησιά. Άρα, δεν είναι προσχηματικό αυτό. Εκτός αν δεν θεωρείτε ότι ήταν προσφυγική η κρίση και ήταν κάτι άλλο. Όμως, θα ήθελα, επειδή άκουσα πάρα πολλά μέσα σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, να ξεκινήσω πρώτα με το νομοσχέδιο και μετά να κάνω την τοποθέτησή μου για όλα αυτά τα οποία άκουσα, γιατί το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος αυτής της συζήτησης έγινε για θέματα εκτός του νομοσχεδίου, από τους εκπροσώπους όλων σχεδόν των κομμάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν έχει κάτι από τα λίγα να περφηανεύεται ως οικονομικά επιτεύγματα αυτή η χώρα, είναι η ναυτιλία της, η ναυτιλία της η οποία πρωτοπορεί, η ναυτιλία της η οποία πρωταγωνιστεί, η ναυτιλία της η οποία ενισχύει διπλωματικά την ισχύ της χώρας μας -και αυτό το βλέπουμε τώρα με την ενεργειακή κρίση και με την επισιτιστική κρίση-, η ναυτιλία, όμως, η οποία τρέχει ως ένας διαφορετικός και ένας ιδιαίτερος οικονομικός τομέας -ναυτιλία μαζί με τις μεταφορές- με ρυθμούς πιο ευέλικτους και πιο γρήγορους από τους διάφορους άλλους οικονομικούς τομείς και διάφορες άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Σε αυτό το πλαίσιο, σε αυτήν την ταχύτητα με την οποία κινούνται οι εξελίξεις γύρω από την ναυτιλία, κάποια στιγμή θα έπρεπε να προσαρμοστεί και αυτή η χώρα, θα έπρεπε να προσαρμοστεί η Ελλάδα, εφόσον θέλει να συνεχίσει αυτό το θαύμα το οποίο επιτελείται εδώ και δεκαετίες και να συνεχίσει να έχει την πρωτοκαθεδρία στην παγκόσμια ναυτιλία.

Οι τεχνολογικές και οργανωτικές εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας, η ψηφιακή οικονομία η οποία έχει μπει στη ζωή μας εδώ και πάρα πολλά χρόνια, όλες αυτές οι αλλαγές οι οποίες έχουν γίνει στον τρόπο μεταφορών, νομίζω, ότι καθιστούν επιβεβλημένο να πρέπει να έχει αυτή η χώρα ένα δίκαιο, ένα ναυτικό δίκαιο, ένα ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, που θα καθορίζει τις σχέσεις ανάμεσα στη ναυτιλία και το κράτος, εκσυγχρονισμένο, και όχι να είμαστε κολλημένοι και προσκολλημένοι στο 1958.

Άκουσα την κριτική του ΣΥΡΙΖΑ. Ο ΣΥΡΙΖΑ λέει ότι έκανε δέκα χρόνια το 1958 για να γίνει και ότι ήρθε η Νέα Δημοκρατία να το κάνει μέσα σε δύο χρόνια. Αυτό είναι τιμητικό, κύριοι συνάδελφοι. Και επιτρέψτε μου και από το Βήμα αυτό να εκφράσω τις ευχαριστίες μου και τα συγχαρητήριά μου τόσο στην κ. Αθανασίου όσο και στους υπόλοιπους έγκριτους συνεργάτες της, είτε είναι ακαδημαϊκοί είτε είναι δικηγόροι, οι οποίοι συνέβαλαν τα μέγιστα για να μπορέσει επιτέλους η χώρα να έχει ένα Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο. Τι θα κάνει αυτό το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο; Θα προσπαθήσει να είναι εφαρμόσιμο μεσομακροπρόθεσμα γύρω από τις ανάγκες τις οποίες έχει η ναυτιλία. Θα προσπαθήσει να είναι φιλικότερο και να είναι ελκυστικότερο για να μπορέσουμε να κάνουμε αυτό το οποίο είναι το μεγάλο ζητούμενο. Τι να κάνουμε; Να ενδυναμώσουμε την ελληνική σημαία. Αυτός δεν είναι ο στόχος μας; Αυτός δεν είναι ο κοινός στόχος;

Και ανοίγω μια παρένθεση εδώ, γιατί η κ. Μανωλάκου είπε ότι προπέλα χωρίς ναυτεργάτες δεν υπάρχει. Αλλά ισχύει και το ανάποδο, δεν μπορεί να υπάρχουν ναυτικοί χωρίς προπέλες. Άρα, το σημαντικό είναι να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε τις συνθήκες αυτές, ούτως ώστε να συνεχίσει η χώρα μας να πρωταγωνιστεί και να πρωτοπορεί, να συνεχίσουμε και να παράγουμε ναυτικούς, αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα, το οποίο να είναι ικανό να μπορεί να ανταποκριθεί στις σύγχρονες συνθήκες και απαιτήσεις και να μπορεί να δημιουργείται ένας πλούτος τον οποίο θα τον καρπώνεται αναλογικά το σύνολο σχεδόν της ελληνικής κοινωνίας.

Άκουσα και το «γιατί το φέρνετε τώρα;» Πότε να το φέρουμε; Έγινε μια ολοκληρωμένη προσπάθεια. Άκουσα ένα άλλο ψέμα. Έφυγε ο κ. Καλαματιανός. Είπε: «Μίλησα με τον πρόεδρο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά και έπεσα από τα σύννεφα». Ο προηγούμενος πρόεδρος είχε ορίσει τους εκπροσώπους, κύριε Μιχαηλίδη, από τον Δικηγορικό Σύλλογο, οι οποίοι συμμετείχαν στη διαδικασία της διαβούλευσης. Δεν έγινε κάτι στα κρυφά. Δύο χρόνια συνεδρίαζαν οι άνθρωποι. Δύο χρόνια περίμεναν προτάσεις. Δύο χρόνια γίνονταν η διαβούλευση. Έγινε η ακρόαση των φορέων. Λέτε ότι η Κυβέρνηση δεν φώναξε πολλούς φορείς. Γιατί, αυτούς που φωνάξατε εσείς δεν ήρθαν; Δεν προσκλήθηκαν; Τι βγήκε από την ακρόαση των φορέων; Βγήκε ότι η πλειοψηφία δεν ήταν αρνητική απέναντι στο νομοθέτημα το οποίο συζητάμε σήμερα. Αυτό δεν προέκυψε; Κάποιοι φορείς είχαν κάποιες παρατηρήσεις μεμονωμένες για κάποια συγκεκριμένα άρθρα.

Η ουσία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι φέραμε αυτό το νομοσχέδιο για να μπορέσουμε να εκσυγχρονίσουμε, να κάνουμε πιο λειτουργική, πιο αποδοτική και πιο ελκυστική τη ναυτιλιακή διαδικασία και την ελληνική σημαία. Άκουσα «τέρατα» πάλι! Το νηολόγιο, λέει! Για να γυρίσουμε και να κοιτάξουμε τα στοιχεία, κύριοι συνάδελφοι, και να δούμε. Αυξήθηκαν οι εγγραφές στο ελληνικό νηολόγιο και το 2020 και το 2021 και το 2022. Και το πιο σημαντικό δεν είναι μόνο ότι αυξήθηκαν μέσα από τις παρεμβάσεις τις οποίες κάναμε, είναι ότι μειώσαμε, είναι ότι ανασχέσαμε τον ρυθμό διαγραφής από το ελληνικό νηολόγιο. Μειώθηκαν τα πλοία τα οποία διαγράφονταν από το ελληνικό νηολόγιο. Και αυτό είναι μια επιτυχία.

Να κάτσουμε και να συζητήσουμε και να πούμε τι; Αν διασφαλίζουμε και αν προστατεύουμε τα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών μέσα από αυτό το νομοθέτημα; Έχει την πρώτη σημασία αυτό. Εκεί δώσαμε τη μεγαλύτερη βάση. Και ποιος το αποδέχεται; Ούτε εγώ, ούτε εσείς, αλλά αυτοί που υποστηρίζουν τα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Ήρθε ο κ. Καλαματιανός εδώ, ανέβηκε στο Βήμα και είπε «Το άρθρο 50...». Ρώτησε ο κ. Καλαματιανός τον εκπρόσωπο της ΠΝΟ: «Τι έχετε να μας πείτε για το άρθρο 50;». Και εκείνος απάντησε: «Κανένα πρόβλημα». Δεν υπάρχει γραμμή, δεν υπάρχει παράγραφος, όχι άρθρο, στο συγκεκριμένο νομοθέτημα το οποίο να δημιουργεί χειρότερες και πιο δυσμενείς συνθήκες για τον Έλληνα ναυτικό από ό,τι υπάρχουν σήμερα. Αντιθέτως προστατεύουμε και διασφαλίζουμε όσο το δυνατόν περισσότερο και όσο το δυνατόν καλύτερα τα δικαιώματα και τις απαιτήσεις τους. Και δεν το λέμε εμείς, σας το ξαναλέω, το σημαντικό είναι να το λένε οι ίδιοι. Και το είπε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Εκτός και αν θεωρούν κάποια κόμματα εδώ μέσα στο Κοινοβούλιο ότι υπερασπίζονται και ότι έχουν μεγαλύτερη αγάπη και μεγαλύτερες ευαισθησίες από τους ίδιους ναυτικούς για τα δικαιώματα των ναυτικών!

Ακούστηκαν πολλά. Τώρα, όμως, θέλω να φύγω από το νομοσχέδιο, αφού νομίζω ότι όλοι καταλαβαίνουμε την ανάγκη που υπήρχε. Και ο ΣΥΡΙΖΑ είπε: «Ήταν επιβεβλημένη η ανάγκη, αλλά είναι λίγος ο χρόνος που το κάνατε και βιάζεστε...». Κύριε Μιχαηλίδη, τεσσεράμισι χρόνια ήσασταν στην κυβέρνηση, αλλά δεν κάνατε τίποτα, δεν κάνατε καμμία επιτροπή. Τεσσεράμισι χρόνια ήσασταν κυβέρνηση, αλλά δεν θίξατε καθόλου το θέμα, εφόσον θεωρείτε ότι ήταν επιβεβλημένο! Και το ΠΑΣΟΚ, μάλιστα, θα το υπερψηφίσει. Έκαναν κάποιες παρατηρήσεις και τα υπόλοιπα κόμματα. Ακούστηκαν, όμως, πολλά για την ελλειμματική πολιτική του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Σ' ό,τι έχει να κάνει με το Λιμενικό και την ενίσχυση του Λιμενικού, καλό είναι οι εκπρόσωποι του ΣΥΡΙΖΑ να μη μιλάνε, γιατί στα τεσσεράμισι χρόνια που ήταν κυβέρνηση ούτε μία πρόκληση δεν έγινε. Ένας λιμενοφύλακας δεν μπήκε στο Λιμενικό στα τεσσεράμισι χρόνια που ήταν κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ, και με την προσφυγική κρίση την οποία αντιμετωπίζαμε. Είπαν για τα τρία πλωτά ασθενοφόρα, όπως και για το μεταφορικό ισοδύναμο, το οποίο εμείς το παραλάβαμε από τον ΣΥΡΙΖΑ -ήταν μια σωστή πολιτική- και το εξελίξαμε. Είπαν όμως για τα τρία πλωτά ασθενοφόρα. Δεν τα είχατε πάρει. Είχατε ξεκινήσει τη διαδικασία των τριών πλωτών ασθενοφόρων. Εμείς και τα πήραμε τα τρία πρώτα

ασθενοφόρα και, επειδή ήταν σωστό, πήραμε άλλα οκτώ και σχεδιάζουμε να πάρουμε άλλα δέκα. Αυτή είναι η ελλειμματική πολιτική την οποία κάνει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής;

Να μιλήσουμε για την ακτοπλοΐα; Διότι για την πρωτοπόρο ναυτιλία σάς είπα ενδεικτικά κάτι με το νηολόγιο. Να μιλήσουμε για την ακτοπλοΐα! Ήταν 90 εκατομμύρια ευρώ η κρατική επιδότηση στις ακτοπλοϊκές γραμμές, και την έχουμε πάει στα 138 εκατομμύρια ευρώ. Να δούμε πόσες γραμμές έχουν δημιουργηθεί; Να δούμε πώς εκτελείται η ενδονησιωτική συγκοινωνία στη χώρα μας; Να ρωτήσουμε τους νησιώτες αν είναι ικανοποιημένοι από τις συνθήκες οι οποίες επικρατούν στην ελληνική ακτοπλοΐα; Δεν μπορεί να ερχόμαστε εδώ και να καταρρίπτουμε τα πάντα, να κατηγορούμε και να ρίχνουμε λάσπη στον ανεμιστήρα και να λέμε ότι δεν έγινε τίποτα και να ζούμε στον δικό μας κόσμο.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, πιστεύω ότι το συγκεκριμένο νομοθέτημα είναι όχι μόνο προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά ήταν επιβεβλημένο να γίνει εδώ και δεκαετίες. Ήταν επιβεβλημένο, για να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε καθαρούς όρους και καθαρή σχέση.

Και αυτό, εάν θέλετε, είναι ακόμα και ένα στοιχείο, για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τη διαφθορά, τη γραφειοκρατία και τη διαπλοκή μέσα από την πολυνομία που επικρατούσε και το αδιέξοδο, στο οποίο βρίσκονταν διάφοροι άνθρωποι, οι οποίοι ασχολούνταν γύρω από τη ναυτιλία και που δεν ήξεραν τι μπορούσαν να κάνουν, όπως και μέσα από την τακτική που ακολουθούσε το κράτος να ακυρώνει διεθνείς νομολογίες χωρίς να τις ενσωματώνει στην εθνική νομοθεσία.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι ο Κώδικας του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου θα βοηθήσει και θα είναι ένας μεγάλος, σημαντικός, υποστηρικτικός παράγοντας, για να συνεχίσει η χώρα μας να πρωταγωνιστεί στην παγκόσμια ναυτιλία, να συνεχίσει να υπάρχει το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας και να συνεχίσουμε να είμαστε περήφανοι για το ελληνικό εμπορικό ναυτικό.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25 κ. Κλέων Γρηγοριάδης -ο οποίος δεν κρατιέται, ανέβηκε κιάλα!

ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ.

Με καταλάβατε, κύριε Πρόεδρε, έτσι ακριβώς έχει η κατάσταση.

Ευχαριστώ πολύ που μου δώσατε τον λόγο και ευχαριστώ ιδιαίτερα τον κύριο που πήρε το υγειονομικό ρίσκο, ενώ δεν του αντιστοιχεί να παίρνει τέτοια ρίσκα, να καθαρίζει το Βήμα για να μην κολλήσω εγώ COVID και να πάρει το ρίσκο να κολλήσει ο ίδιος. Δεν είναι ούτε σωστά ντυμένος ούτε εκπαιδευμένος και κυρίως δεν είναι υγειονομικός, είναι υπάλληλος της Βουλής των Ελλήνων. Αυτός είναι ο κύριος και παίρνει αυτό το ρίσκο -είναι πολλοί.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε, χθες πέθανε ο συνάδελφος μας ο Μανούσος Βολουδάκης, ένας πολύ νέος άνθρωπος, Βουλευτής με τη Νέα Δημοκρατία στον Νομό Χανίων. Θέλουμε να εκφράσουμε από αυτό εδώ το Βήμα τα ειλικρινέστατα συλλυπητήριά μας στην οικογένειά του.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, επίσης χθες ακρωτηριάσατε -και εννοούμε τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ- τη δημοκρατία μας και το κάνετε αυτό, όπως είπατε στον ελληνικό λαό, για να την προστατεύσετε δήθεν από αυτούς που θέλουν ή σκοπεύουν να την ακρωτηριάσουν. Αυτό δεν βγάζει κανένα νόημα. Με ακρωτηριασμούς οι δημοκρατίες δεν σώζονται, κινδυνεύουν περισσότερο. Αυτό ακριβώς συμβαίνει.

Και έτσι, μετά τον ακρωτηριασμό που επιφυλάξατε στη δημοκρατία μας -Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ-, τα δύο πρώτα εκ των μνημονιακών κομμάτων- με τον τρόπο σας, με τον δόλο που το κάνατε, ο Κασσιδιάρης κατήγαγε χθες περιλαμπρή νίκη. Ελπίζουμε στο ΜέΡΑ25 αυτή να είναι η τελευταία της θλιβεράς φασιστικής και νεοναζιστικής του καριέρας, η οποία μάλιστα νίκη τού προσφέρθηκε από τα δικά σας χέρια.

Σπείρατε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές της Κυβέρνησης και του ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ, ανέμους και εξαιτίας σας θα θερίσουμε όλοι μαζί και ο ελληνικός λαός θύελλες. Το λέμε, για να καταγραφεί στα Πρακτικά και να θυμούνται οι επόμενοι Έλληνες, οι επόμενοι άνθρωποι που θα ζήσουν σε αυτή τη χώρα, ποιος από εμάς είχε προειδοποιήσει ότι ο ακρωτηριασμός της δημοκρατίας είναι να κάνεις τέτοια πράγματα.

Από την άλλη πλευρά, ως ΜέΡΑ25 -αλλά νομίζουμε ότι εκφράζουμε και το γενικό αίσθημα του ελληνικού λαού- είμαστε εξαιρετικά περήφανοι για την τρέχουσα εβδομάδα που κοντεύει να τελειώσει για δύο κυρίως πράγματα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές:

Είμαστε εξαιρετικά υπερήφανοι ως ΜέΡΑ25 για τους άνδρες και τις γυναίκες της ΕΜΑΚ, αλλά και των εθελοντών Ελλήνων διασωστών. Είμαστε περήφανοι όχι επειδή έπραξαν το καθήκον τους στην Τουρκία σώζοντας τις ζωές τόσων ανθρώπων -αυτό είναι αυτονόητο, είναι το καθήκον τους, η υποχρέωσή τους και το κάνουν πάντα το ξέρουμε-, είμαστε περήφανοι και βαθιά συγκινημένοι, κύριε Πρόεδρε, γιατί αυτοί οι άνθρωποι έκλαιγαν και βλέπαμε τα δάκρυά τους στις κάμερες κάθε φορά που διέσωζαν Τουρκόπουλα με τον ίδιο τρόπο ακριβώς που θα έκλαιγαν, ελληνικό λαέ, πολίτες που μας ακούτε, εάν έσωζαν Ελληνόπουλα.

Και αυτό, κατά τη γνώμη μας, είναι ο μεγαλύτερος πατριωτισμός, πολίτες. Ο μεγαλύτερος πατριωτισμός είναι ο διεθνισμός. Αυτό απέδειξαν οι άνθρωποι της ΕΜΑΚ και οι εθελοντές διασωστές χθες. Και βεβαίως είναι ο διεθνισμός, αφού όλοι μας στην πραγματικότητα έχουμε μόνο μία πατρίδα -ναι!- και ένα μόνο σπίτι, το γαλάζιο αυτό μικρό αριστούργημα, τον πλανήτη γη. Πατριωτισμός, λοιπόν, είναι μόνο ο διεθνισμός και τίποτα άλλο, για κανέναν άλλον λόγο.

Θα είμαι εξαιρετικά σύντομος, κύριε Πρόεδρε, αλλά είμαι πολύ βαθιά συγκινημένος και θα αφιερώσω στο Εθνικό Θέατρο και στα τεκταινόμενα στα κτίριά του, στις άλλες κρατικές σχολές μας, στο Βασιλικό, στο Κρατικό Θέατρο Βορείου Ελλάδας, στο ΔΗ-ΠΘΕ Πάτρας, στα τεκταινόμενα από τους υπέρλαμπρους, τους θαυμάσιους, τους υπέροχους μαθητές και μαθήτριες, φοιτητές και φοιτήτριες -δημοτικό τους κάνατε, αλλά ό,τι κι εάν λέτε εσείς, είναι σπουδαστές και σπουδάστριες- και τους θαυμάσιους αυτούς ανθρώπους.

Το δεύτερο πράγμα που μας συγκίνησε μαζί με τους Έλληνες διασωστές ήταν βέβαια, τι άλλο; Ήταν τα παιδιά μας, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές. Ήταν τα δικά μου τα παιδιά, γιατί εγώ είμαι ηθοποιός σαράντα χρόνια σε αυτή τη χώρα και οι αυριανοί ηθοποιοί είναι τα παιδιά μου που έχουν βγει μέσα από τα σπλάχνα μου και από την καρδιά μου -όχι τη δική μου, από όλης της προηγούμενης γενιάς. Εμείς είμαστε οι θεατρικοί τους γονείς. Μας έκαναν περήφανους όσο οι πυροσβέστες και οι άνθρωποι της ΕΜΑΚ και οι διασωστές μαχητές.

Εδώ και μέρες μάς έχουν κάνει περήφανους από τη στιγμή που έκαναν τις καταλήψεις τους, αλλά χθες μας κάνουν ακόμα πιο περήφανους. Ξέρετε γιατί; Διότι, εάν δείτε τις φωτογραφίες που είναι αναρτημένες στο διαδίκτυο, θα δείτε τη φοβερή σύμπτωση ότι και αυτά έκλαιγαν. Είναι πεντακόσια ή εξακόσια χιλιόμετρα δυτικότερα από τους διασωστές μας εθελοντές ή στρατιωτικούς και έκλαιγαν τα παιδιά μας, όπως έκλαιγαν και εκείνοι.

Αναρωτιέται κανείς -εγώ αναρωτήθηκα- γιατί κλαίνει τα παιδιά. Κλαίνει από τον φόβο τους, γιατί χάνουν τη χρονιά τους; Γιατί χάνουν τα χρήματα που έδωσαν τα ίδια δουλεύοντας σκληρά ή οι γονείς τους που είναι οι περισσότεροι αγρότες ή κτηνοτρόφοι ή, εν πάση περιπτώσει, φτωχοί άνθρωποι που ανήκουν στην εργατική τάξη; Έκλαιγαν από συγκίνηση, γιατί ήταν η μεγαλύτερη πορεία που έχει δει ποτέ η χώρα από καλλιτέχνες από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου και, δόξα τω θεώ, είμαι πια σχεδόν πενήντα οκτώ χρονών; Έκλαιγαν, γιατί είδαν δεκάδες χιλιάδες ανθρώπους, αυτό το πολύχρωμο χαλί να σκεπάζει την πρωτεύουσα και να κλείνει στόματα;

Όχι. Καταλήγω στο συμπέρασμα ότι έκλαιγαν, γιατί παραιτήθηκαν για λογαριασμό τους σύσσωμοι οι καθηγητές τους, εάν δεν κάνω λάθος, σαράντα τρεις στον αριθμό. Έκλαιγαν, γιατί για πρώτη φορά είδαν τους γονείς τους -όχι τους φυσικούς, τους

πραγματικούς γονείς τους, αλλά τους καλλιτεχνικούς, τους καθηγητές, αυτούς που τους μαθαίνουν να κάνουν στράτα πάνω στα πρώτα βήματα της τέχνης τους- ότι δεν κάνουν την πάπια, όπως κάνουν όλοι σε αυτή τη χώρα. Είδαν ότι πήραν το βάρος και την ευθύνη της υπαρέξής τους και είπαν «Όχι, ως εδώ και μη παρέκει. Παιραιτούμαστε όλοι μπροστά σε αυτό το αίσχος της υποβάθμισης των πτυχίων που παίρνουν τα παιδιά μας και που παρέχουμε εμείς ως διδάσκοντες!».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

Το χειροκρότημα αυτό πράγματι το αξίζουν -όχι εγώ- τα παιδιά μας.

Γι' αυτόν τον λόγο, λοιπόν, ακούστε με λίγο, θα είμαι σύντομος: Ανέστης Αζάς, Ιώ Βουλγαράκη, Εβίτα Ζημάλη, Αλεξία Καλτσίκη, Σίμος Κακάλας, Μαρία Κεχαγιόγλου, Γεωργία Μαυραγάνη, Θάνος Παπακωνσταντίνου, Αγλαΐα Παππά, Λένα Φιλίπποβα, Νίκος Χατζόπουλος, Ταξιάρχης Χάνος, Ρηνιώ Κυριαζή, Κατερίνα Κοζαδίνου, Γιάννης Νταλιάνης, Μελίνα Παιονίδου, Χαρά Κεφαλά, Κωνσταντίνος Πιτσιάκου, Φωκάς Ευαγγελινός, Αγγελική Στελλάτου, Ιωάννα Τουμπακάρη, Βίκυ Παναγιωτάκη, Μαριέλα Νέστορα, Κωνσταντίνος Μωραΐτης, Αλεξάνδρα Καζάζου, Χρυσή Τζαρδή, Κωνσταντίνος Μπουμπούκης, Δηώ Καγγελάρη, Γρηγόρης Ιωαννίδης, Διονύσης Καψάλης, Αλέξανδρος Βούλγαρης, Χρήστος Δήμας, Πέτρος Σεβαστίκογλου, Σύλλας Τζουμέρκας, Θάλεια Ιστικοπούλου, Γιάννης Μετζικώφ -συνεργαζόταν και με τη Βουλή μας ο τελευταίος- Παναγιώτα Κωνσταντινιάκου, Γιώργος Σαμπτακάκης, Θωμάς Μοσχόπουλος, Πρόδρομος Τσινικόρης.

Ακούστε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, και κυρίως, ακούστε πολίτες, αυτά τα ονόματα. Ξέρετε γιατί; Διότι πρέπει να τα ακούσετε, γιατί πρέπει να τα πω και γιατί κανένα από αυτά τα ονόματα δεν θα τα ακούσετε από τα μέσα παραπληροφόρησης της λίστας Πέτσα, από τα κανάλια των εφοπλιστών, γιατί κανένα από αυτά τα πουλημένα κανάλια δεν πρόκειται να τα αναφέρει.

Είναι οι καθηγητές της Σχολής του Εθνικού μας -του Εθνικού σας, εσείς τους διορίσατε- Θεάτρου, που υπέβαλαν χθες την παραιτήσή τους σύσσωμοι, όλοι σαν μια γροθιά, όπως είχαν από εβδομάδες προειδοποιήσει, συνεπείς στα λόγια τους. Ξέρετε ποιο είναι το πιο συγκινητικό; Ξέρετε γιατί έκλαιγαν τα παιδιά τους στην πορεία; Σε όλες τις φωτογραφίες κλαίνε τα παιδιά. Ξέρετε γιατί; Γιατί αυτοί φαίνεται ότι είναι οι μόνοι άνθρωποι που μέσα σε όλα αυτά τα χρόνια της σήψης και της βαθιάς παρακμής της χώρας μας παραιτήθηκαν από τα καθήκοντά τους εκφράζοντας, έτσι, έμπρακτα την αντίθεσή τους στο κατάπτυστο π.δ.85 του 2022 που υποβαθμίζει όλες τις καλλιτεχνικές σπουδές, ανεξαιρέτως, δημιουργεί αισχρά προβλήματα στον εργασιακό μας χώρο και απαξιώνει συνολικά τον κλάδο των παραστατικών τεχνών, εκφράζοντας -έτσι- επίσης έμπρακτα την αλληλεγγύη και τη συμπαράστασή τους στον αγώνα των σπουδαστών τους, των παιδιών τους, αυτών που θα είναι αύριο στη θέση τους. Συνεχίζεται αυτή η αλυσίδα.

Τα οποία παιδιά -σας ενημερώνω σε περίπτωση που δεν το ξέρετε, γιατί εδώ πολλοί από τους κυβερνώντες κάνουν ότι δεν το ξέρουν- έχουν προχωρήσει, κυρίες Πρόεδρε, εδώ και βδομάδες στην κατάληψη της σχολής που, εδώ και μερικές μέρες, μαζί με τους συναδέλφους τους από άλλες σχολές έχουν καταλάβει το

κτήριο Τσίλλερ και τη σκηνή Ρεξ του Εθνικού μας Θεάτρου, καθώς και το Βασιλικό Θέατρο στη Θεσσαλονίκη.

Αξιζει να σημειώσουμε -και είναι ντροπή σας!- ότι για πρώτη φορά στην ιστορία της Ελλάδας καταφέρατε, βρε αθεόφοβοι, να κλείσετε τη σχολή του Εθνικού μας Θεάτρου, καταφέρατε να είναι ανενεργή. Δεν το πέτυχε ούτε η γερμανική κατοχή. Δεν το πέτυχε ούτε η κατάπτυστη επτάχρονη χούντα των συνταγματαρχών. Δεν έκλεισε ποτέ η σχολή. Την έκλεισε ο «Κυριάκος Μητσοτάκης Α.Ε.». Και μπράβο του.

Κινδυνεύει, βεβαίως, να χαθεί η χρονιά των παιδιών -αν δεν έχει ήδη χαθεί- και αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει καμμία κυβερνητική δέσμευση. Η κατάσταση γίνεται ολοένα και πιο κρίσιμη. Από πλευράς σας; Το Υπουργείο σας, η κ. Μενδώνη, ο κ. Γιατρομανωλάκης, ούτε αντιδρούν ούτε μιλούν ούτε φαίνεται να τους νοιάζει ούτε φαίνεται να σκοπεύουν να συνομιλήσουν ουσιαστικά για τα φλέγοντα ζητήματα του πολιτισμού μας. Ας είναι.

Ακόμα μια φορά τα παιδιά μας, μαζί με τους δασκάλους τους αγκαλιασμένα, θα μετακινήσουν την κοινωνία σας. Έχουν αρχίσει και την μετακινούν. Το αρχαίο ρητό λέει: «δοσ μοι παν στω και ταν γαν κινάσω», το οποίο θα πει: «Δώσε μου τόπο να σταθώ και τη γη θα τη μετακινήσω μόνος μου». Και το κάνουν τα παιδιά, γιατί τους έδωσαν τόπο να σταθούν οι προηγούμενοι απ' αυτούς, οι καθηγητές τους, η κλάση μου. Διότι όλοι αυτοί οι καθηγητές τους, είναι η δική μου κλάση. Ας είναι λοιπόν! Για μια ακόμα φορά, τα παιδιά μαζί με τους δασκάλους τους, θα μετακινήσουν τη βαθιά άρρωστη και βαθιά σηπόμενη κοινωνία σας. Θα ανάψουν τη σπιθαμή που θα δώσει αργότερα τη φωτιά.

Και, κυρίες Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, άνθρωποι της Ελλάδας που μας ακούτε ακόμη από εκεί έξω, όπως έγραφε ένα σύνθημα χθες των παιδιών που είδα σε μια φωτογραφία «Τις καλύτερες μέρες, θα τις φέρουμε, δεν θα 'ρθουν μόνες τους».

Ευχαριστώ πολύ, κυρίες Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΜέΡΑ25 και του ΣΥ-ΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Πριν δώσω τον λόγο στον Υπουργό, οφείλω να ρωτήσω τους αγορητές αν θέλουν να δευτερολογήσουν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή δεν έχει μιλήσει καθόλου ο κύριος Υπουργός, ανάλογα με τις τοποθετήσεις του, μπορεί να χρειαστεί να δευτερολογήσω. Δεν παραιτούμαστε της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Θα πρέπει να κλείσουμε μετά, κυρίες συνάδελφε.

Τέλος πάντων, ας έρθει να μιλήσει ο Υπουργός και βλέπουμε. Καλείται στο Βήμα ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να καταθέσω δύο ακόμη νομοτεχνικές βελτιώσεις που προέκυψαν από τις παρατηρήσεις της επιστημονικής επιτροπής της Βουλής.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ - ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ II

στο σχέδιο νόμου

του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

με τίτλο

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

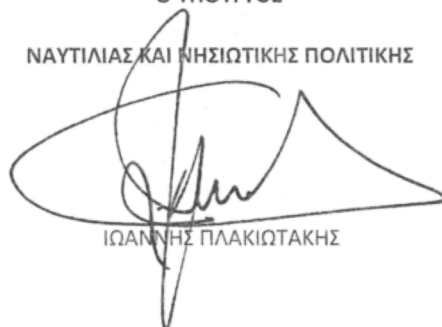
ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

1. Στο άρθρο 180 του σχεδίου νόμου οι λέξεις «των περ. α), β) και γ) της παρ. 2 του άρθρου 176» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των περ. α) και β) του άρθρου 176».
2. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 247 του σχεδίου νόμου μετά τις λέξεις «πιστωτικό ίδρυμα» προστίθενται οι λέξεις «ή στον αλληλασφαλιστικό οργανισμό».

Αθήνα, 9 Φεβρουαρίου 2023

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου, κατ' αρχάς να εκφράσω τη βαθιά μου οδύνη και λύπη για τον άδικο χαμό του άξιου συναδέλφου μας, του Μανούσου Βολουδάκη, ενός άξιου κοινοβουλευτικού, άξιου στελέχους του κόμματός μας και άξιου εκπροσώπου του λαού, του Νομού Χανίων και της Κρήτης μας και να εκφράσω τα πιο ειλικρινή μου συλλυπητήρια στην οικογένεια και τους οικείους του.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πιστεύω ότι δεν χωρά αμφιβολία και είναι κοινή η διαπίστωση από τις συζητήσεις του νομοσχεδίου και στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής αλλά και όσων ακούστηκαν στη σημερινή συζήτηση στην Εθνική μας Αντιπροσωπεία, ότι βρισκόμαστε ενώπιον μιας ιστορικής στιγμής.

Είναι ιστορική η σημερινή ημέρα. Είναι μια πραγματική τομή στο Ναυτικό Δίκαιο της χώρας μας. Βρισκόμαστε ενώπιον μιας ημέρας ορόσημο για κάθε φορέα, δημόσιο ή ιδιωτικό, που εμπλέκεται με οιονδήποτε τρόπο στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι της χώρας μας. Είχα την ευκαιρία να το επισημάνω, αλλά νιώθω την υποχρέωση να το επαναλάβω και σήμερα, εδώ, στην Εθνική Αντιπροσωπεία, ότι ο νέος κώδικας δεν αποτελεί μια απλή νομοθετική πρωτοβουλία, δεν αποτελεί και δεν συνιστά έναν απλό τυπικό νόμο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Οποιοσδήποτε προσεγγίζει το νομοσχέδιο με μία διάθεση αντιπολιτευτικής τακτικής, επιτρέψτε μου να πω ότι, στερεί, πραγματικά, τον εαυτό του από την ιστορικότητα της στιγμής, αλλά και τη μεγαλειώδη προσφορά που ο αναμορφωμένος, πλέον, κώδικας θα προσφέρει στην ναυτιλιακή μας κοινότητα και όχι μόνο.

Με υπερηφάνεια, λοιπόν, μπορώ να δηλώσω ενώπιόν σας ότι ο νέος κώδικας, ήδη, προσελκύει το διεθνές ενδιαφέρον και πρόκειται άμεσα, αμέσως μετά την ψήφισή του, να αρχίσει και η έκδοσή του στην αγγλική του απόδοση.

Η αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αποτελεί κατ' ουσίαν μία ευτυχή συγκυρία πολλών παραγόντων: Πρώτα απ' όλα, η υπερωρίμανση των συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί στο εθνικό αλλά και το διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον -και νομικό αλλά και επιχειρηματικό. Η προ πολλού διαπιστωθείσα ανεπάρκεια του ισχύοντος κώδικα να ανταποκριθεί στο θεσμικό του ρόλο για τον οποίο θεσπίστηκε εξήντα πέντε ολόκληρα χρόνια πριν. Η συναντίληψη της περί τη ναυτιλία κοινότητας -στην οποία βεβαίως περιλαμβάνεται και η ακαδημαϊκή, καθώς και εξέχοντες δικαστές με εξαιρετική εμπειρία στα ναυτιλιακά δρώμενα- ότι απαιτείται πλέον μία ρηξικέλευστη αναθεώρηση του ιδιαιτέρου αυτού μέρους του νομικού μας συστήματος. Η ισχυρή και αταλάντευτη βούληση της σημερινής Κυβέρνησης να παραδώσει στον ναυτιλιακό κόσμο ένα σύγχρονο νομοθέτημα, ικανό να καλύψει θεσμικά τον εξόχως και διαρκώς μεταβαλλόμενο χώρο ναυτιλίας, αλλά και να συνεισφέρει ουσιαστικά στην περαιτέρω ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην προσπάθεια αυτή, η συμβολή της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής είναι ανεκτίμητη. Υπό την Προεδρία της καθηγήτριας του Πανεπιστημίου Αθηνών, της κ. Λίας Αθανασίου, αλλά και τη συμμετοχή έγκριτων πανεπιστημιακών, δικαστικών και ναυτιλιακών δικηγόρων, φορέων της ναυτιλίας και στελεχών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έφεραν εις πέρας ένα μεγαλειώδες έργο.

Νιώθω, λοιπόν, την ανάγκη αλλά και την υποχρέωση να αναφέρω από το Βήμα της Βουλής και να απευθύνω δημόσια τα ειλικρινή μου συγχαρητήρια και ευχαριστήρια στον κ. Κυριάκο Οικονόμου, Επίτιμο Αρεοπαγίτη και Αναπληρωτή Πρόεδρο, τον κ. Αχλλέα Μπεχλιβάνη, Επίκουρο Καθηγητή Εμπορικού και Οικονομικού Δικαίου της Νομικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, την κ. Βικτωρία Αθανασοπούλου, Επίκουρη Καθηγήτρια Ναυτικού Δικαίου του Πανεπιστημίου Αιγαίου, τον κ. Δημήτριο Χριστοδούλου, Επίκουρο Καθηγητή Εμπορικού Δικαίου της Νομικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, τον κ. Αναστάσιο Αναστασίου, Εφέτη στο Εφετείο Πειραιά, την κ. Αικατερίνη Πέππα και τον κ. Κωνσταντίνο Αντωνόπουλο από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τον κ. Γιώργο Θεοχαρίδη, Καθηγητή Διεθνούς Ναυ-

τικού Δικαίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου Μάλμε της Σουηδίας, τον κ. Μανώλη Κωνσταντινίδη, δικηγόρο, τον κ. Βασίλειο Βερνίκο, τον κ. Νικόλαο Γερασίμου, αλλά και Πολυχρόνη Περιβολάρη, δικηγόρους Πειραιώς και μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου, τον Πλοίαρχο του Λιμενικού Σώματος Χρήστο Κοντορουχά, Διευθυντή Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τον Αντιπλοίαρχο Λιμενικού Σώματος Δημήτριο Στρατή, Τμηματάρχη Μητρώων Πλοίων και την Πλωτάρχη Λιμενικού Σώματος Χριστίνα Τζαλαβρά από την ίδια Διεύθυνση, καθώς επίσης και τον Πλοίαρχο του Λιμενικού Σώματος Αντώνιο Δουμάνη, Διευθυντή Ναυτικής Εργασίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον Πλωτάρχη Ελευθέριο Βαλαργάκη, Τμηματάρχη Εργασιακών Σχέσεων της ίδιας Διεύθυνσης και βέβαια την υποστηρικτική ομάδα της Επιτροπής, την Γενική Γραμματεία Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικών Υποθέσεων και, βεβαίως, το Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Σήμερα, όμως, για όσους και όσες εξ αυτών κατάφεραν να βρίσκονται στα θεωρεία της Βουλής και να παρακολουθούν τη σημερινή συνεδρίαση θέλω να δηλώσω πραγματικά ότι μας τιμούν. Μας τιμάτε, λοιπόν, με την παρουσία σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εάν χρειαζόταν να συνοψίσω σε μία φράση τη σημασία του σημερινού νομοσχεδίου, που το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής φέρνει σήμερα στο Σώμα, θα έλεγα το εξής: Φέρνουμε το ρυθμιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας και όλων των ιδιωτικών εννόμων σχέσεων που αφορούν τη λειτουργία του πλοίου, επιτέλους, στον 21ο αιώνα, ανταξίως της διεθνούς δυναμικής της ναυτιλίας μας και ισότιμα, εάν όχι περισσότερο πρωτοποριακά, με τις κυριότερες αλλοδαπές έννομες τάξεις.

Με βάση, λοιπόν, αυτή τη σύνοψη, επιτρέψτε μου να θέσω υπ' όψιν σας και να τονίσω επιγραμματικά τα εξής: Με την ανάληψη των καθηκόντων μου το 2019, παρέλαβα ένα πλέγμα νομοθετημάτων, πολλά εκ των οποίων ήταν είτε παντελώς παρωχημένα είτε ακατάλληλα να ανταποκριθούν στις ταχέως μεταβαλλόμενες συνθήκες της τεχνολογίας, αλλά και της διεθνούς ναυτιλιακής πρακτικής. Ο γνωστός σε όλους ΚΙΝΔ, υιοθετημένος το 1958, ήταν ίσως το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Η νομοθετική πρωτοβουλία, λοιπόν, της αναθεώρησής του ήταν ταυτόχρονα μία πρόκληση, ένα στοίχημα, αλλά και ένας συμβολισμός. Είχα εξ αρχής και είχαμε εξ αρχής συνείδηση της δυσκολίας, του κόπου, του χρόνου, που απαιτούσε μια τέτοια παρέμβαση, ένα τέτοιο σημαντικό εγχείρημα. Και είναι αλήθεια ότι αντιμετωπίσαμε στο Υπουργείο μας επείγοντα θέματα τέτοιας έκτασης και τέτοιας έντασης. Θέλω να σας θυμίσω χαρακτηριστικά τις συνεχιζόμενες μεταναστευτικές ροές, που συνεχίζονται ακόμα και σήμερα, την προστασία των ναυτικών και των πλοίων μας κατά τη διάρκεια της πανδημίας, τις συνέπειες της εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία στις θαλάσσιες μεταφορές και πολλά άλλα, που τα πιο μακρόπνοα σχέδια θα μπορούσαν να μπουν, όπως ήταν ο κίνδυνος, σε δεύτερη μοίρα. Όμως, δεν συνέβη αυτό τελικά.

Η γήρανση του κώδικα, ωστόσο, παρέμενε ένα πρόβλημα, που διαρκώς επιδεινωνόταν. Ο νόμος αυτός που μέχρι τώρα ισχύει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην ουσία ισχύει μόνο στα χαρτιά στο μεγαλύτερό του μέρος. Πάνω από τις μισές διατάξεις έχουν καταργηθεί σιωπηρώς ή έχουν πέσει σε αχρησία ή έχουν συρρικνωθεί ανάλογα με το πώς ερμηνεύει κανείς τη διατήρησή τους.

Οι διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις που κυρώσαμε, στην κυριολεξία πριόνισαν τη συνοχή του, προκαλώντας βέβαια ρήγμα μεταξύ των διεθνών κανόνων και του εθνικού μας κώδικα.

Επίσης, οι τεχνολογικές αλλά και οι οργανωτικές εξελίξεις που χαρακτηρίζουν τον τομέα της ναυτιλίας τις τελευταίες δεκαετίες επηρεάζουν δραστικά την κατασκευή, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση του πλοίου και βέβαια έδωσαν τη χαρακτηριστική βολή και κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη αναμόρφωσης του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου.

Η αλήθεια είναι πως προσπάθειες αναμόρφωσης του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έγιναν και στο παρελθόν. Στις περισσότερες, βέβαια, ήταν πρόεδρος, εάν δεν απατώμαι, ή έγιναν προσπάθειες υπό την προεδρία του αείμνηστου Καθηγητή του

Ναυτικού Δικαίου Αντώνη Αντάπαση. Καμμία, όμως, δεν ολοκληρώθηκε, εκτός από μία, αυτήν που φέραμε σήμερα ενώπιόν σας.

Σε αυτό το σημείο, λοιπόν, θα ήθελα να σταθώ. Η ταπεινή μου γνώμη είναι ότι αυτό συνδέεται, κατ' αρχήν, με μία θέση αρχής την οποία πρεσβεύω και την οποία επιδιώκουμε όλοι μαζί, οι συνεργάτες μου στο Υπουργείο, να υλοποιούμε όσο το δυνατό είναι εφικτό, ότι κάθε εγχείρημα εκσυγχρονισμού, για να είναι αποτελεσματικό και χρήσιμο, πρέπει να ολοκληρώνεται σε ένα εύθετο χρονικό διάστημα. Αυτό εξαρτάται, με τη σειρά του, από την επιλογή προσωπικών φυσικά, αλλά και τη μέθοδο εκπόνησης.

Όπως ήδη ανέφερα, η νομοπαρασκευαστική επιτροπή συγκροτήθηκε από πρόσωπα με αναμφισβήτητη υψηλή τεχνογνωσία στο αντικείμενο του Ναυτικού Δικαίου και μάλιστα αλληλοσυμπληρούμενα. Οι πλέον ειδικοί, εκπρόσωποι του ακαδημαϊκού χώρου από πανεπιστήμια της χώρας αλλά και της αλλοδαπής, δικαστικοί λειτουργοί ενγλωσμένου κύρους με εμπειρία στο συγκεκριμένο αντικείμενο, νομικοί της πράξης με πολυετή άσκηση ναυτικής δικηγορίας, έμπειρα και καταρτισμένα υπηρεσιακά στελέχη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Από τη σύστασή της, το Μάρτιο του 2021, η επιτροπή εργάστηκε αδιαλείπτως, άνευ οποιασδήποτε αμοιβής, για περίπου δύο έτη. Διεξήγαγε είκοσι πέντε πολύωρες συνεδριάσεις της ολομέλειας, δεκάδες άλλες σε επίπεδο θεματικών και υποεπιτροπών και σε αυτές να προστεθεί βέβαια και ένας μεγάλος όγκος ατομικής εργασίας, ερευνητικής και νομολογιακής.

Τα μέλη της οργανώθηκαν σε δώδεκα υποεπιτροπές, όσες και τα μέρη του Κώδικα, και επεξεργάστηκαν εισηγήσεις, έχοντας λάβει υπ' όψιν τι ισχύει στις πιο σύγχρονες αλλοδαπές νομοθεσίες, αλλά και στους διεθνείς οργανισμούς που νομοθετούν στον τομέα της ναυτιλίας και της θαλάσσιας μεταφοράς.

Επίσης, ελήφθησαν υπ' όψιν όλες ανεξαιρέτως οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από τον φορέα εκπροσώπησης της ναυτεργασίας, την ΠΝΟ, αξιολογήθηκαν οι υποβληθείσες κατά τη διαβούλευση παρατηρήσεις και ελήφθησαν υπ' όψιν όλα τα σχόλια των φορέων, καθώς και των συναδέλφων εισηγητών στο πλαίσιο της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής.

Σας υποβάλλω, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προς ψήφιση έναν νέο κώδικα που περιέχει πλέον ένα δίκαιο σαφές, δηλαδή ένα δίκαιο που προάγει την προβλεψιμότητα και την ασφάλεια του δικαίου, αυτό που οφείλουμε ως πολιτεία στον δικαστή, στο νομικό της πράξης, στο ναυτιλιακό επιχειρηματία, αλλά και στο ναυτικό, που είναι εξωστρεφές, με το βλέμμα στραμμένο στο διεθνές περιβάλλον και τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας, που σέβεται και προάγει την ελληνική σημαία, αντί να θέτει προσκόμματα, που σέβεται το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας, που σταθμίζει ικανοποιητικά την αναγκαιότητα αλλαγών αλλά και τη σταθερότητα, που ρυθμίζει ό,τι είναι απαραίτητο, χωρίς να αναχαιτίζει την εξέλιξη, που εκσυγχρονίζει τη λειτουργία των βασικότερων εννόμων σχέσεων ρυθμίζοντας για πρώτη φορά υφιστάμενες δράσεις, όπως παραδείγματος χάριν τη διαχείριση πλοίων, παραγγελία μεταφοράς, γυμνή ναύλωση, αλλά και νέες συμβατικές μορφές, νέους θεσμούς, όπως για παράδειγμα τη συνδυασμένη μεταφορά, νέα έγγραφα μεταφοράς, ενώ παράλληλα αναμορφώνει προγενέστερες ατελείς ρυθμίσεις. Ένας κώδικας που ενσωματώνει τις μεγαλύτερες τεχνολογικές και οργανωτικές μεταβολές, όπως αποτυπώνονται στη ναυτιλιακή πρακτική, που δημιουργεί το θεσμικό περιβάλλον για την ψηφιοποίηση κομβικών δημόσιων και ιδιωτικών λειτουργιών, που ενισχύει τη διαφάνεια για τον συναλλασσόμενο και τέλος, που ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και την έλξη του ελληνικού νομοθετικού πλαισίου και του ελληνικού νηολογίου.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το σημερινό νομοσχέδιο, πλέον του κώδικα, περιλαμβάνει και ορισμένες πρόσθετες διατάξεις, αναγκαίες για τη ρύθμιση συγκεκριμένων σημαντικών ζητημάτων.

Να τονίσω, κατ' αρχάς, τη διάταξη για την τιμητική απονομή βαθμού στον ήρωα του Λιμενικού Σώματος Μαρίνο Ζαμπάτη που έπεσε στο καθήκον το 1997. Με την ευκαιρία αυτή, να απονείμω τα εύσημα στο Λιμενικό Σώμα για την τεράστια προσφορά στην πατρίδα, στον καθημερινό αγώνα, σε κάθε πεδίο της αποστολής του. Ιδιαίτερα, βέβαια, τα τελευταία χρόνια προασίζεται τα

εθνικά και ευρωπαϊκά θαλάσσια σύνορα με αυταπάρνηση και με απόλυτη προτεραιότητα την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Στο πλαίσιο της αναγνώρισης και του σεβασμού προς αυτή την άσκηση προσπάθειας προωθούμε επιπλέον διατάξεις που διευκολύνουν τον υπηρεσιακό βίο των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και των οικογενειών τους.

Επίσης, με την εισηγούμενη τροπολογία προσδιορίζουμε για πρώτη φορά την έννοια του παραδοσιακού σκάφους και συστήνουμε το ειδικό μητρώο στο οποίο αυτά θα καταγράφονται.

Αναφέροντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα τα παραπάνω, γίνεται, πιστεύω, απολύτως κατανοητή η σημασία, αλλά και η προσφορά του σημερινού νομοσχεδίου σε όλους τους μελλοντικούς χρήστες των διατάξεών του, στην ίδια την πατρίδα μας αλλά και το μεγάλο εθνικό κεφάλαιο, την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Καλώ, επομένως, τη Βουλή, αλλά και τα κόμματα να υπερβούν την πολιτική τους σκοπιμότητα, να συνεδριοποιήσουν την ιστορικότητα της στιγμής, να αντιληφθούν τη βαρύνουσα σημασία του νέου, αναμορφωμένου, αναθεωρημένου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και να δώσουν την θετική τους ψήφο σε αυτό το πολύ σημαντικό νομοσχέδιο.

Εν τέλει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι η ιστορία θα κρίνει όλους και τα πάντα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Καί εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ, και για την τήρηση του χρόνου. Σε Υπουργό δεν το έχω συναντήσει εγώ ακόμη, πρώτη φορά.

Πριν περάσουμε στην ψηφοφορία, θα διακόψουμε για πέντε λεπτά. Το έκανα για να σας διευκολύνω, προσέξτε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έτσι κι αλλιώς, θα πρέπει να περιμένετε, κύριε Οικονόμου, για να υπογράψετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Μα, ψήφισα. Υπέγραψα, εντάξει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Εντάξει.

Απλά θα διακόψουμε για πέντε λεπτά για να μπορέσουμε να ετοιμάσουμε το σπλάχνο, να δουν οι συνάδελφοι και το τελευταίο άρθρο που προστέθηκε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να λάβω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Όχι, δεν είναι έτσι, κύριε συνάδελφε, με συγχωρείτε πολύ.

Ο κύριος Υπουργός είχε ανελημμένες υποχρεώσεις προφανώς οι οποίες δεν του επέτρεψαν να είναι σε όλη τη διάρκεια της συζήτησης εδώ και έτσι δεν είχε τη δυνατότητα να κάνει αρχική τοποθέτηση και δευτερολογία όπως συνήθως κάνει και κλείνει αφού μας ακούσει όλους.

Με δεδομένο αυτό και χωρίς να έχω κάτι το ιδιαίτερο να προσθέσω - είναι ξεκάθαρη πλέον η θέση μου - θα ήθελα να πάρω τον λόγο έστω για ένα - δύο λεπτά, με τη σύμφωνη γνώμη του Προέδρου σας, ώστε δύο θέματα που θα ήθελα να θέσω επιπλέον στον κύριο Υπουργό να ακουστούν και να υπάρξει απάντηση στα πλαίσια του δυνατού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαρίστως. Θα σας χαλάσω, κύριε Μπιάγκη, χατίρι εγώ; Σας ακούω. Δεν χαλάω χατίρι εγώ.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κι εγώ θα ήθελα μετά τον λόγο για μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Μπορώ να μιλήσω, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Βεβαίως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Να τελειώνουμε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Κύριε συνάδελφε, και η ταχύτητα έχει όρια, ξέρετε. Οι μεγάλες ταχύτητες είναι επικίνδυνες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ, κύριε Οικονόμου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Και η ταχύτητα έχει όρια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Μπιάγκη, ένα λεπτό, σας παρακαλώ, να αποδεσμεύσω τα παιδιά από πάνω.

Γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστο-

ρία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» είκοσι πέντε μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5^ο Γυμνάσιο Τρικάλων.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Μπιάγκη, σας ακούω. Για δύο λεπτά μόνο, έτσι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι από την πρώτη στιγμή με τη συμμετοχή μας στις επιτροπές του Κοινοβουλίου έγινε ξεκάθαρη η θετική θέση μας όσον αφορά την πρωτοβουλία την οποία πήρατε. Και όχι μόνο αυτό. Χαιρετήσαμε την πρωτοβουλία ως προς το άρτιο της προετοιμασίας και του αποτελέσματος. Κάποιες ενστάσεις που κάναμε στην πορεία είχαν να κάνουν με την αναγκαιότητα, κατά τη δική μας άποψη, και κάποιους άλλους φορείς να τους καλέσετε και να ακούσετε την άποψή τους και όχι ως προς το τελικό αποτέλεσμα. Βεβαίως, δεν θα μπορούσε να ήταν και διαφορετική η θέση μας και το αποτέλεσμα, όταν οι βασικοί κοινωνικοί εταίροι για τον συγκεκριμένο κώδικα -και μιλάω, όπως καταλαβαίνετε, για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και για την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία- τοποθετήθηκαν θετικά μέσω των εκπροσώπων τους που ακούσαμε στις επιτροπές στις οποίες παρευρέθηκαν.

Άρα να το ξεκαθαρίσουμε γιατί και με την τοποθέτησή του ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας έβαλε όλη την Αντιπολίτευση συλλήβδην μέσα σε ένα τσουβάλι. Είναι ξεκάθαρη η θέση μας, είναι θετική. Στηρίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Έρχεται να καλύψει ανάγκες και απαιτήσεις για τη ναυτιλία μας. Οι οποίες προσπάθειες κάναμε προκειμένου να υπάρξουν κάποιες βελτιώσεις βλέπω με μεγάλη χαρά ότι κάποιες από αυτές τις συμπεριλάβατε και στις διορθώσεις τις οποίες κάνατε.

Κλείνω πραγματικά, για να μην κάνω κατάχρηση, θέλοντας να αναφερθώ, όπως σας είπα και κατ' ιδίαν, στην αναγκαιότητα που υπάρχει σήμερα -κάτω από τις ιδιαίτερες συνθήκες που βιώνουμε- για απρόσκοπτη και αποτελεσματική παροχή υγειονομικής περίθαλψης στους νησιώτες μας.

Έχετε ζήσει, έχετε βιώσει, έχετε επισκεφθεί τα Διαπόντια Νησιά. Είναι το βορειοδυτικότερο σημείο της πατρίδας μας. Υπάρχουν νησιά, λοιπόν, τα οποία αυτή τη στιγμή με τις καιρικές συνθήκες, με τις ιδιαιτερότητες, βρίσκονται χωρίς γιατρό. Δεν θα σας μιλήσω για δασκάλους και δεν θα σας μιλήσω για άλλα πράγματα που είναι ένα γενικότερο πρόβλημα. Σας μιλάω για την παρουσία ενός γιατρού ο οποίος θα διασφάλιζε, αν θέλετε, την παρουσία αυτών των ανθρώπων και θα τους έκανε να νιώθουν πιο ασφαλείς.

Το νησί της Ερεϊκούσσας, λοιπόν, εδώ και τέσσερις μήνες, όπως σας το έχω αναδείξει και με ερώτηση την οποία έχω κάνει, είναι κενό. Οι διαδικασίες που ακολουθεί το Υπουργείο Υγείας για να καλυφθεί παίρνουν πολύ χρόνο. Ο χειμώνας είναι μπροστά μας. Αυτοί οι άνθρωποι είναι εβδομήντα - ογδόντα ψυχές. Περιμένουν από εσάς σήμερα μήπως και ακούσουν κάτι το οποίο θα τους δώσει περισσότερη, ξέρετε, ελπίδα και αισιοδοξία.

Είναι στη διακριτική σας ευχέρεια, κύριε Υπουργέ, σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, όπως έχει γίνει στο παρελθόν, να υπάρξει μια απόσπαση ενός οπλίτη γιατρού, προκειμένου να ξεχειμωνιάσουν αυτοί οι άνθρωποι. Έχουν ανάγκη. Καταλαβαίνετε σε αυτές τις δύσκολες και έντονες καιρικές συνθήκες πόσο ανάγκη έχουν αυτοί οι άνθρωποι να ακούσουν μια κουβέντα από εσάς.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ.

Αν θέλει να απαντήσει ο Υπουργός, έχει τον λόγο. Αλλιώς θα διακόψουμε για πέντε λεπτά.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Έχω ζητήσει και εγώ τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κυρία Μανωλάκου, όταν είπα για τους εισηγητές, δεν ήσασταν και σας έψαχνα!

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Δεν ήμουν στην Αίθουσα. Για μισό λεπτό θα ήθελα τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Για μισό λεπτό, σας ακούω.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατ' αρχάς, θα ήθελα να ρωτήσω

για την τροπολογία που κατέθεσε η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ αν τη δέχεστε ή την απορρίπτετε και το γιατί.

Επίσης, να πω ότι για την υπουργική τροπολογία θα εκφραστούμε με το «παρών». Όμως, θέλουμε να χαιρετήσουμε ότι μέσα από την αιτιολογική έκθεση αναγνωρίζεται ο καταστροφικός κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υιοθέτησαν οι κυβερνήσεις και καταστράφηκε πλήθος ξύλινων πλοίων. Διαβάζω ακριβώς τα λόγια της αιτιολογικής: «Καταστράφηκε πλήθος ξύλινων πλοίων, η πλειονότητα των οποίων ήταν μοναδικά δείγματα της ελληνικής παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης. Ορισμένα από αυτά αποτελούσαν πλωτά ιστορικά μνημεία ελληνικής ευρωπαϊκής ναυτικής κληρονομιάς, τη στιγμή που η δυνατότητα νέας ναυπηγικής ομοειδών σκαφών για άλλη χρήση έχει μειωθεί στο ελάχιστο, χωρίς έως σήμερα να έχουν αποτυπωθεί ναυπηγικές γραμμές και τα ουσιαστικά κατασκευαστικά ναυπηγικά τους στοιχεία. Το γεγονός αυτό έχει επιφέρει σημαντική ζημιά στον ίδιο στον οικονομικό και κοινωνικό ιστό της χώρας.»

Μπράβο για την αιτιολογική έκθεση και που το αναγνωρίζετε, γιατί η καύση αλιευτικών πλοίων είναι παραλογισμός, είναι διαστροφή, όμως με κίνητρο μερικά λεφτά επιδοτήθηκε και το υιοθέτησαν όλες οι κυβερνήσεις. Γιατί; Γιατί ο στόχος ήταν να συγκεντρωθεί η αλιεία όλο και σε λιγότερα χέρια.

Ευχαριστώ, Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, για την τροπολογία που κατέθεσε το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θεωρώ, κατ' αρχάς, για την τροπολογία του ΚΚΕ ότι καλύπτεται πλήρως από το άρθρο 165. Άλλωστε, υπήρξε ευρεία διαβούλευση με την ΠΝΟ, για το συγκεκριμένο άρθρο, οπότε δεν γίνεται προφανώς δεκτό. Σας εξήγησα τους λόγους.

Τώρα, για το θέμα που έθεσε ο αγαπητός συνάδελφος κ. Μπιάγκης για την έλλειψη αγροτικού ιατρού, αντιλαμβάνεστε ότι δεν είναι θέμα της αμέσου αρμοδιότητάς μου, όμως αυτό που δεσμεύομαι, κύριε Μπιάγκη, είναι να μεταφέρω το συγκεκριμένο αίτημα στους συναρμόδιους Υπουργούς, έτσι ώστε να μπορέσουμε να επιλύσουμε ένα ζήτημα ζωτικής σημασίας για τα απομακρυσμένα νησιά. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι το Υπουργείο μας έχει αναλάβει πολλές και σημαντικές πρωτοβουλίες πρώτα απ' όλα για τη βελτίωση της θαλάσσιας σύνδεσης στα συγκεκριμένα νησιά και στην Ερρεικούσα και στους Οθωνούς, αλλά βεβαίως και για τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Το αναγνωρίζουμε, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ολοκληρώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να επισημάνω για μια ακόμα φορά ότι ο νέος αναμορφωμένος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι εκσυγχρονισμός, είναι τομή, είναι εξωστρέφεια, είναι παρακαταθήκη για τη ναυτιλία μας, για την πατρίδα μας, για τον Έλληνα ναυτικό.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε κι εμείς, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Μπιάγκη, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας το διόρθωσε μετά ότι το ΠΑΣΟΚ έχει διαφοροποιηθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλούνται οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές να καταθέσουν στο Προεδρείο τα έγγραφα με τις ψήφους τους, προκειμένου να συμπεριληφθούν στα επίσημα Πρακτικά της Βουλής.

(Τα προαναφερθέντα έγγραφα με τις ψήφους καταχωρίζονται στα Πρακτικά και έχουν ως εξής:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

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

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής	✓		
Άρθρο 1	✓		
Άρθρο 2	✓		
Άρθρο 3	✓		
Άρθρο 4	✓		
Άρθρο 5	✓		
Άρθρο 6	✓		
Άρθρο 7	✓		
Άρθρο 8	✓		
Άρθρο 9	✓		
Άρθρο 10	✓		
Άρθρο 11	✓		
Άρθρο 12	✓		
Άρθρο 13	✓		
Άρθρο 14	✓		
Άρθρο 15	✓		
Άρθρο 16	✓		
Άρθρο 17	✓		
Άρθρο 18	✓		
Άρθρο 19	✓		
Άρθρο 20	✓		
Άρθρο 21	✓		
Άρθρο 22	✓		
Άρθρο 23	✓		
Άρθρο 24	✓		
Άρθρο 25	✓		
Άρθρο 26	✓		
Άρθρο 27	✓		
Άρθρο 28	✓		
Άρθρο 29	✓		
Άρθρο 30	✓		
Άρθρο 31	✓		
Άρθρο 32	✓		
Άρθρο 33	✓		
Άρθρο 34	✓		
Άρθρο 35	✓		
Άρθρο 36	✓		
Άρθρο 37	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 38	✓		
Άρθρο 39	✓		
Άρθρο 40	✓		
Άρθρο 41	✓		
Άρθρο 42	✓		
Άρθρο 43	✓		
Άρθρο 44	✓		
Άρθρο 45	✓		
Άρθρο 46	✓		
Άρθρο 47	✓		
Άρθρο 48	✓		
Άρθρο 49	✓		
Άρθρο 50	✓		
Άρθρο 51	✓		
Άρθρο 52	✓		
Άρθρο 53	✓		
Άρθρο 54	✓		
Άρθρο 55	✓		
Άρθρο 56	✓		
Άρθρο 57	✓		
Άρθρο 58	✓		
Άρθρο 59	✓		
Άρθρο 60	✓		
Άρθρο 61	✓		
Άρθρο 62	✓		
Άρθρο 63	✓		
Άρθρο 64	✓		
Άρθρο 65	✓		
Άρθρο 66	✓		
Άρθρο 67	✓		
Άρθρο 68	✓		
Άρθρο 69	✓		
Άρθρο 70	✓		
Άρθρο 71	✓		
Άρθρο 72	✓		
Άρθρο 73	✓		
Άρθρο 74	✓		
Άρθρο 75	✓		
Άρθρο 76	✓		
Άρθρο 77	✓		
Άρθρο 78	✓		
Άρθρο 79	✓		
Άρθρο 80	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 81	✓		
Άρθρο 82	✓		
Άρθρο 83	✓		
Άρθρο 84	✓		
Άρθρο 85	✓		
Άρθρο 86	✓		
Άρθρο 87	✓		
Άρθρο 88	✓		
Άρθρο 89	✓		
Άρθρο 90	✓		
Άρθρο 91	✓		
Άρθρο 92	✓		
Άρθρο 93	✓		
Άρθρο 94	✓		
Άρθρο 95	✓		
Άρθρο 96	✓		
Άρθρο 97	✓		
Άρθρο 98	✓		
Άρθρο 99	✓		
Άρθρο 100	✓		
Άρθρο 101	✓		
Άρθρο 102	✓		
Άρθρο 103	✓		
Άρθρο 104	✓		
Άρθρο 105	✓		
Άρθρο 106	✓		
Άρθρο 107	✓		
Άρθρο 108	✓		
Άρθρο 109	✓		
Άρθρο 110	✓		
Άρθρο 111	✓		
Άρθρο 112	✓		
Άρθρο 113	✓		
Άρθρο 114	✓		
Άρθρο 115	✓		
Άρθρο 116	✓		
Άρθρο 117	✓		
Άρθρο 118	✓		
Άρθρο 119	✓		
Άρθρο 120	✓		
Άρθρο 121	✓		
Άρθρο 122	✓		
Άρθρο 123	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 124	✓		
Άρθρο 125	✓		
Άρθρο 126	✓		
Άρθρο 127	✓		
Άρθρο 128	✓		
Άρθρο 129	✓		
Άρθρο 130	✓		
Άρθρο 131	✓		
Άρθρο 132	✓		
Άρθρο 133	✓		
Άρθρο 134	✓		
Άρθρο 135	✓		
Άρθρο 136	✓		
Άρθρο 137	✓		
Άρθρο 138	✓		
Άρθρο 139	✓		
Άρθρο 140	✓		
Άρθρο 141	✓		
Άρθρο 142	✓		
Άρθρο 143	✓		
Άρθρο 144	✓		
Άρθρο 145	✓		
Άρθρο 146	✓		
Άρθρο 147	✓		
Άρθρο 148	✓		
Άρθρο 149	✓		
Άρθρο 150	✓		
Άρθρο 151	✓		
Άρθρο 152	✓		
Άρθρο 153	✓		
Άρθρο 154	✓		
Άρθρο 155	✓		
Άρθρο 156	✓		
Άρθρο 157	✓		
Άρθρο 158	✓		
Άρθρο 159	✓		
Άρθρο 160	✓		
Άρθρο 161	✓		
Άρθρο 162	✓		
Άρθρο 163	✓		
Άρθρο 164	✓		
Άρθρο 165	✓		
Άρθρο 166	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 167	✓		
Άρθρο 168	✓		
Άρθρο 169	✓		
Άρθρο 170	✓		
Άρθρο 171	✓		
Άρθρο 172	✓		
Άρθρο 173	✓		
Άρθρο 174	✓		
Άρθρο 175	✓		
Άρθρο 176	✓		
Άρθρο 177	✓		
Άρθρο 178	✓		
Άρθρο 179	✓		
Άρθρο 180	✓		
Άρθρο 181	✓		
Άρθρο 182	✓		
Άρθρο 183	✓		
Άρθρο 184	✓		
Άρθρο 185	✓		
Άρθρο 186	✓		
Άρθρο 187	✓		
Άρθρο 188	✓		
Άρθρο 189	✓		
Άρθρο 190	✓		
Άρθρο 191	✓		
Άρθρο 192	✓		
Άρθρο 193	✓		
Άρθρο 194	✓		
Άρθρο 195	✓		
Άρθρο 196	✓		
Άρθρο 197	✓		
Άρθρο 198	✓		
Άρθρο 199	✓		
Άρθρο 200	✓		
Άρθρο 201	✓		
Άρθρο 202	✓		
Άρθρο 203	✓		
Άρθρο 204	✓		
Άρθρο 205	✓		
Άρθρο 206	✓		
Άρθρο 207	✓		
Άρθρο 208	✓		
Άρθρο 209	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 210	✓		
Άρθρο 211	✓		
Άρθρο 212	✓		
Άρθρο 213	✓		
Άρθρο 214	✓		
Άρθρο 215	✓		
Άρθρο 216	✓		
Άρθρο 217	✓		
Άρθρο 218	✓		
Άρθρο 219	✓		
Άρθρο 220	✓		
Άρθρο 221	✓		
Άρθρο 222	✓		
Άρθρο 223	✓		
Άρθρο 224	✓		
Άρθρο 225	✓		
Άρθρο 226	✓		
Άρθρο 227	✓		
Άρθρο 228	✓		
Άρθρο 229	✓		
Άρθρο 230	✓		
Άρθρο 231	✓		
Άρθρο 232	✓		
Άρθρο 233	✓		
Άρθρο 234	✓		
Άρθρο 235	✓		
Άρθρο 236	✓		
Άρθρο 237	✓		
Άρθρο 238	✓		
Άρθρο 239	✓		
Άρθρο 240	✓		
Άρθρο 241	✓		
Άρθρο 242	✓		
Άρθρο 243	✓		
Άρθρο 244	✓		
Άρθρο 245	✓		
Άρθρο 246	✓		
Άρθρο 247	✓		
Άρθρο 248	✓		
Άρθρο 249	✓		
Άρθρο 250	✓		
Άρθρο 251	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 252	✓		
Άρθρο 253	✓		
Άρθρο 254	✓		
Άρθρο 255	✓		
Άρθρο 256	✓		
Άρθρο 257	✓		
Άρθρο 258	✓		
Άρθρο 259	✓		
Άρθρο 260	✓		
Άρθρο 261	✓		
Άρθρο 262	✓		
Άρθρο 263	✓		
Άρθρο 264	✓		
Άρθρο 265	✓		
Άρθρο 266	✓		
Άρθρο 267	✓		
Άρθρο 268	✓		
Άρθρο 269	✓		
Άρθρο 270	✓		
Άρθρο 271	✓		
Άρθρο 272	✓		
Άρθρο 273	✓		
Άρθρο 274	✓		
Άρθρο 275	✓		
Άρθρο 276	✓		
Άρθρο 277	✓		
Άρθρο 278	✓		
Άρθρο 279	✓		
Άρθρο 280	✓		
Άρθρο 281	✓		
Άρθρο 282	✓		
Άρθρο 283	✓		
Άρθρο 284	✓		
Άρθρο 285	✓		
Άρθρο 286	✓		
Άρθρο 287	✓		
Άρθρο 288	✓		
Άρθρο 289	✓		
Άρθρο 290	✓		
Άρθρο 291	✓		
Άρθρο 292	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 293	ΠΡΟΣΤΙΘΕΤΑΙ ΝΕΟ ΑΡΘΡΟ 293 ΚΑΙ ΑΝΑΡΙΘΜΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΑΡΘΡΑ		
Άρθρο ΝΕΟ 294	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο ΝΕΟ 295	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 296	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 297	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 298	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 299	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 300	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 301	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 302	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 303	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 304	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 305	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 306	✓		
ΥΠ. ΤΡΟΠ. 1577/30	✓		
Ακροτελεύτιο Άρθρο	✓		
Επί του Συνόλου	✓		

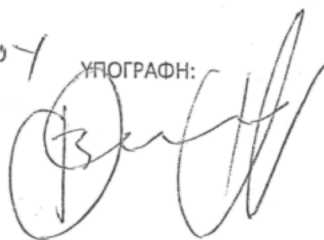
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ:

ΝΔ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ:

Β. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

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

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής	X		
Άρθρο 1	X		
Άρθρο 2	X		
Άρθρο 3	X		
Άρθρο 4	X		
Άρθρο 5	X		
Άρθρο 6	X		
Άρθρο 7	X		
Άρθρο 8	X		
Άρθρο 9	X		
Άρθρο 10	X		
Άρθρο 11	X		
Άρθρο 12	X		
Άρθρο 13	X		
Άρθρο 14	X		
Άρθρο 15	X		
Άρθρο 16	X		
Άρθρο 17	X		
Άρθρο 18	X		
Άρθρο 19	X		
Άρθρο 20	X		
Άρθρο 21	X		
Άρθρο 22	X		
Άρθρο 23	X		
Άρθρο 24	X		
Άρθρο 25	X		
Άρθρο 26	X		
Άρθρο 27	X		
Άρθρο 28	X		
Άρθρο 29	X		
Άρθρο 30	X		
Άρθρο 31	X		
Άρθρο 32	X		
Άρθρο 33	X		
Άρθρο 34	X		
Άρθρο 35	X		
Άρθρο 36	X		
Άρθρο 37	X		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 38	✓		
Άρθρο 39	✓		
Άρθρο 40	✓		
Άρθρο 41	✓		
Άρθρο 42	✓		
Άρθρο 43	✓		
Άρθρο 44	✓		
Άρθρο 45	✓		
Άρθρο 46	✓		
Άρθρο 47	✓		
Άρθρο 48	✓		
Άρθρο 49	✓		
Άρθρο 50	✓		
Άρθρο 51	✓		
Άρθρο 52	✓		
Άρθρο 53	✓		
Άρθρο 54	✓		
Άρθρο 55	✓		
Άρθρο 56	✓		
Άρθρο 57	✓		
Άρθρο 58	✓		
Άρθρο 59	✓		
Άρθρο 60	✓		
Άρθρο 61	✓		
Άρθρο 62	✓		
Άρθρο 63	✓		
Άρθρο 64	✓		
Άρθρο 65	✓		
Άρθρο 66	✓		
Άρθρο 67	✓		
Άρθρο 68	✓		
Άρθρο 69	✓		
Άρθρο 70	✓		
Άρθρο 71	✓		
Άρθρο 72	✓		
Άρθρο 73	✓		
Άρθρο 74	✓		
Άρθρο 75	✓		
Άρθρο 76	✓		
Άρθρο 77	✓		
Άρθρο 78	✓		
Άρθρο 79	✓		
Άρθρο 80	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 81	✓		
Άρθρο 82	✓		
Άρθρο 83	✓		
Άρθρο 84	✓		
Άρθρο 85	✓		
Άρθρο 86	✓		
Άρθρο 87	✓		
Άρθρο 88	✓		
Άρθρο 89	✓		
Άρθρο 90	✓		
Άρθρο 91	✓		
Άρθρο 92	✓		
Άρθρο 93	✓		
Άρθρο 94	✓		
Άρθρο 95	✓		
Άρθρο 96	✓		
Άρθρο 97	✓		
Άρθρο 98	✓		
Άρθρο 99	✓		
Άρθρο 100	✓		
Άρθρο 101	✓		
Άρθρο 102	✓		
Άρθρο 103	✓		
Άρθρο 104	✓		
Άρθρο 105	✓		
Άρθρο 106	✓		
Άρθρο 107	✓		
Άρθρο 108	✓		
Άρθρο 109	✓		
Άρθρο 110	✓		
Άρθρο 111	✓		
Άρθρο 112	✓		
Άρθρο 113	✓		
Άρθρο 114	✓		
Άρθρο 115	✓		
Άρθρο 116	✓		
Άρθρο 117	✓		
Άρθρο 118	✓		
Άρθρο 119	✓		
Άρθρο 120	✓		
Άρθρο 121	✓		
Άρθρο 122	✓		
Άρθρο 123	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 124	✓		
Άρθρο 125	✓		
Άρθρο 126	✓		
Άρθρο 127	✓		
Άρθρο 128	✓		
Άρθρο 129	✓		
Άρθρο 130	✓		
Άρθρο 131	✓		
Άρθρο 132	✓		
Άρθρο 133	✓		
Άρθρο 134	✓		
Άρθρο 135	✓		
Άρθρο 136	✓		
Άρθρο 137	✓		
Άρθρο 138	✓		
Άρθρο 139	✓		
Άρθρο 140	✓		
Άρθρο 141	✓		
Άρθρο 142	✓		
Άρθρο 143	✓		
Άρθρο 144	✓		
Άρθρο 145	✓		
Άρθρο 146	✓		
Άρθρο 147	✓		
Άρθρο 148	✓		
Άρθρο 149	✓		
Άρθρο 150	✓		
Άρθρο 151	✓		
Άρθρο 152	✓		
Άρθρο 153	✓		
Άρθρο 154	✓		
Άρθρο 155	✓		
Άρθρο 156	✓		
Άρθρο 157	✓		
Άρθρο 158	✓		
Άρθρο 159	✓		
Άρθρο 160	✓		
Άρθρο 161	✓		
Άρθρο 162	✓		
Άρθρο 163	✓		
Άρθρο 164	✓		
Άρθρο 165	✓		
Άρθρο 166	✓		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 167	✓		
Άρθρο 168	✓		
Άρθρο 169	✓		
Άρθρο 170	✓		
Άρθρο 171	✓		
Άρθρο 172	✓		
Άρθρο 173	✓		
Άρθρο 174	✓		
Άρθρο 175	✓		
Άρθρο 176	✓		
Άρθρο 177	✓		
Άρθρο 178	✓		
Άρθρο 179	✓		
Άρθρο 180	✓		
Άρθρο 181	✓		
Άρθρο 182	✓		
Άρθρο 183	✓		
Άρθρο 184	✓		
Άρθρο 185	✓		
Άρθρο 186	✓		
Άρθρο 187	✓		
Άρθρο 188	✓		
Άρθρο 189	✓		
Άρθρο 190	✓		
Άρθρο 191	✓		
Άρθρο 192	✓		
Άρθρο 193	✓		
Άρθρο 194	✓		
Άρθρο 195	✓		
Άρθρο 196	✓		
Άρθρο 197	✓		
Άρθρο 198	✓		
Άρθρο 199	✓		
Άρθρο 200	✓		
Άρθρο 201	✓		
Άρθρο 202	✓		
Άρθρο 203	✓		
Άρθρο 204	✓		
Άρθρο 205	✓		
Άρθρο 206	✓		
Άρθρο 207	✓		
Άρθρο 208	✓		
Άρθρο 209	✓		

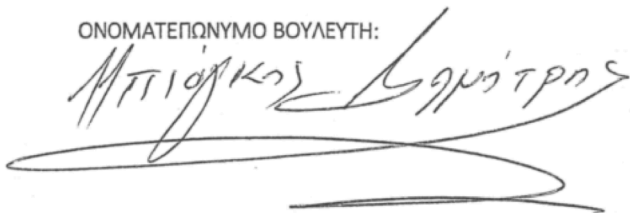
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 210			
Άρθρο 211			
Άρθρο 212			
Άρθρο 213			
Άρθρο 214			
Άρθρο 215			
Άρθρο 216			
Άρθρο 217			
Άρθρο 218			
Άρθρο 219			
Άρθρο 220			
Άρθρο 221			
Άρθρο 222			
Άρθρο 223			
Άρθρο 224			
Άρθρο 225			
Άρθρο 226			
Άρθρο 227			
Άρθρο 228			
Άρθρο 229			
Άρθρο 230			
Άρθρο 231			
Άρθρο 232			
Άρθρο 233			
Άρθρο 234			
Άρθρο 235			
Άρθρο 236			
Άρθρο 237			
Άρθρο 238			
Άρθρο 239			
Άρθρο 240			
Άρθρο 241			
Άρθρο 242			
Άρθρο 243			
Άρθρο 244			
Άρθρο 245			
Άρθρο 246			
Άρθρο 247			
Άρθρο 248			
Άρθρο 249			
Άρθρο 250			
Άρθρο 251			

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 252	✓		
Άρθρο 253	✓		
Άρθρο 254	✓		
Άρθρο 255	✓		
Άρθρο 256	✓		
Άρθρο 257	✓		
Άρθρο 258	✓		
Άρθρο 259	✓		
Άρθρο 260	✓		
Άρθρο 261	✓		
Άρθρο 262	✓		
Άρθρο 263	✓		
Άρθρο 264	✓		
Άρθρο 265	✓		
Άρθρο 266	✓		
Άρθρο 267	✓		
Άρθρο 268	✓		
Άρθρο 269	✓		
Άρθρο 270	✓		
Άρθρο 271	✓		
Άρθρο 272	✓		
Άρθρο 273	✓		
Άρθρο 274	✓		
Άρθρο 275	✓		
Άρθρο 276	✓		
Άρθρο 277	✓		
Άρθρο 278	✓		
Άρθρο 279	✓		
Άρθρο 280	✓		
Άρθρο 281	✓		
Άρθρο 282	✓		
Άρθρο 283	✓		
Άρθρο 284	✓		
Άρθρο 285	✓		
Άρθρο 286	✓		
Άρθρο 287	✓		
Άρθρο 288	✓		
Άρθρο 289	✓		
Άρθρο 290	✓		
Άρθρο 291	✓		
Άρθρο 292	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 293	ΠΡΟΣΤΙΘΕΤΑΙ ΝΕΟ ΑΡΘΡΟ 293 ΚΑΙ ΑΝΑΡΙΘΜΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΑΡΘΡΑ		
Άρθρο ΝΕΟ 294	✓		

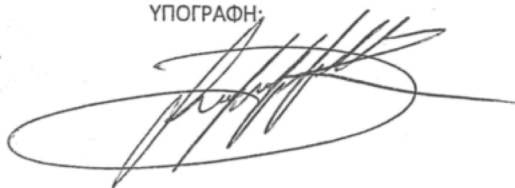
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο ΝΕΟ 295		✗	
Άρθρο ΝΕΟ 296	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 297	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 298	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 299	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 300	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 301	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 302			✗
Άρθρο ΝΕΟ 303	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 304	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 305	✓		
Άρθρο ΝΕΟ 306	✓		
ΥΠ. ΤΡΟΠ. 1577/30	✓		
Ακροτελεύτιο Άρθρο	✓		
Επί του Συνόλου	✓		

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ:



ΥΠΟΓΡΑΦΗ:



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

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

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής		+	
Άρθρο 1		+	
Άρθρο 2		+	
Άρθρο 3		+	
Άρθρο 4		+	
Άρθρο 5		+	
Άρθρο 6		+	
Άρθρο 7		+	
Άρθρο 8		+	
Άρθρο 9		+	
Άρθρο 10		+	
Άρθρο 11		+	
Άρθρο 12		+	
Άρθρο 13		+	
Άρθρο 14		+	
Άρθρο 15		+	
Άρθρο 16		+	
Άρθρο 17			+
Άρθρο 18			+
Άρθρο 19			+
Άρθρο 20			+
Άρθρο 21			+
Άρθρο 22			+
Άρθρο 23			+
Άρθρο 24			+
Άρθρο 25			+
Άρθρο 26			+
Άρθρο 27			+
Άρθρο 28			+
Άρθρο 29			+
Άρθρο 30			+
Άρθρο 31			+
Άρθρο 32			+
Άρθρο 33			+
Άρθρο 34			+
Άρθρο 35			+
Άρθρο 36			+
Άρθρο 37			+

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 38			+
Άρθρο 39			+
Άρθρο 40			+
Άρθρο 41			+
Άρθρο 42		+	
Άρθρο 43		+	
Άρθρο 44		+	
Άρθρο 45		+	
Άρθρο 46		+	
Άρθρο 47		+	
Άρθρο 48		+	
Άρθρο 49		+	
Άρθρο 50		+	
Άρθρο 51		+	
Άρθρο 52		+	
Άρθρο 53		+	
Άρθρο 54		+	
Άρθρο 55		+	
Άρθρο 56		+	
Άρθρο 57		+	
Άρθρο 58		+	
Άρθρο 59		+	
Άρθρο 60		+	
Άρθρο 61		+	
Άρθρο 62		+	
Άρθρο 63		+	
Άρθρο 64		+	
Άρθρο 65		+	
Άρθρο 66		+	
Άρθρο 67		+	
Άρθρο 68		+	
Άρθρο 69		+	
Άρθρο 70		+	
Άρθρο 71		+	
Άρθρο 72		+	
Άρθρο 73		+	
Άρθρο 74		+	
Άρθρο 75		+	
Άρθρο 76		+	
Άρθρο 77		+	
Άρθρο 78		+	
Άρθρο 79		+	
Άρθρο 80		+	

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 81		+	
Άρθρο 82		+	
Άρθρο 83		+	
Άρθρο 84		+	
Άρθρο 85		+	
Άρθρο 86			+
Άρθρο 87	+		
Άρθρο 88	+		
Άρθρο 89	+		
Άρθρο 90			+
Άρθρο 91			+
Άρθρο 92			+
Άρθρο 93			+
Άρθρο 94			+
Άρθρο 95			+
Άρθρο 96			+
Άρθρο 97			+
Άρθρο 98			+
Άρθρο 99			+
Άρθρο 100			+
Άρθρο 101	+		
Άρθρο 102			+
Άρθρο 103			+
Άρθρο 104			+
Άρθρο 105			+
Άρθρο 106			+
Άρθρο 107		+	
Άρθρο 108			+
Άρθρο 109			+
Άρθρο 110			+
Άρθρο 111			+
Άρθρο 112			+
Άρθρο 113	+		
Άρθρο 114			+
Άρθρο 115			+
Άρθρο 116		+	
Άρθρο 117		+	
Άρθρο 118		+	
Άρθρο 119		+	
Άρθρο 120		+	
Άρθρο 121		+	
Άρθρο 122		+	
Άρθρο 123		+	

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 124		+	
Άρθρο 125		+	
Άρθρο 126		+	
Άρθρο 127		+	
Άρθρο 128		+	
Άρθρο 129		+	
Άρθρο 130		+	
Άρθρο 131		+	
Άρθρο 132		+	
Άρθρο 133		+	
Άρθρο 134		+	
Άρθρο 135		+	
Άρθρο 136		+	
Άρθρο 137		+	
Άρθρο 138		+	
Άρθρο 139		+	
Άρθρο 140		+	
Άρθρο 141		+	
Άρθρο 142		+	
Άρθρο 143			+
Άρθρο 144			+
Άρθρο 145			+
Άρθρο 146			+
Άρθρο 147			+
Άρθρο 148			+
Άρθρο 149			+
Άρθρο 150		+	
Άρθρο 151		+	
Άρθρο 152	+		
Άρθρο 153	+		
Άρθρο 154	+		
Άρθρο 155	+		
Άρθρο 156	+		
Άρθρο 157		+	
Άρθρο 158		+	
Άρθρο 159	+		
Άρθρο 160	+		
Άρθρο 161	+		
Άρθρο 162	+		
Άρθρο 163	+		
Άρθρο 164	+		
Άρθρο 165		+	
Άρθρο 166		+	

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 167		+	
Άρθρο 168		+	
Άρθρο 169		+	
Άρθρο 170		+	
Άρθρο 171		+	
Άρθρο 172		+	
Άρθρο 173		+	
Άρθρο 174		+	
Άρθρο 175		+	
Άρθρο 176		+	
Άρθρο 177		+	
Άρθρο 178		+	
Άρθρο 179		+	
Άρθρο 180		+	
Άρθρο 181		+	
Άρθρο 182		+	
Άρθρο 183		+	
Άρθρο 184	+		
Άρθρο 185		+	
Άρθρο 186	+		
Άρθρο 187	+		
Άρθρο 188	+		
Άρθρο 189	+		
Άρθρο 190		+	
Άρθρο 191		+	
Άρθρο 192		+	
Άρθρο 193		+	
Άρθρο 194		+	
Άρθρο 195		+	
Άρθρο 196	+		
Άρθρο 197	+		
Άρθρο 198			+
Άρθρο 199			+
Άρθρο 200			+
Άρθρο 201			+
Άρθρο 202			+
Άρθρο 203			+
Άρθρο 204			+
Άρθρο 205			+
Άρθρο 206			+
Άρθρο 207			+
Άρθρο 208			+
Άρθρο 209			+

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 210	+		
Άρθρο 211			+
Άρθρο 212			+
Άρθρο 213			+
Άρθρο 214			+
Άρθρο 215			+
Άρθρο 216			+
Άρθρο 217			+
Άρθρο 218			+
Άρθρο 219			+
Άρθρο 220			+
Άρθρο 221			+
Άρθρο 222	+		
Άρθρο 223	+		
Άρθρο 224	+		
Άρθρο 225	+		
Άρθρο 226	+		
Άρθρο 227	+		
Άρθρο 228	+		
Άρθρο 229	+		
Άρθρο 230	+		
Άρθρο 231	+		
Άρθρο 232	+		
Άρθρο 233	+		
Άρθρο 234	+		
Άρθρο 235	+		
Άρθρο 236	+		
Άρθρο 237	+		
Άρθρο 238	+		
Άρθρο 239	+		
Άρθρο 240	+		
Άρθρο 241	+		
Άρθρο 242	+		
Άρθρο 243	+		
Άρθρο 244			+
Άρθρο 245			+
Άρθρο 246			+
Άρθρο 247			+
Άρθρο 248			+
Άρθρο 249			+
Άρθρο 250			+
Άρθρο 251			+

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 252			+
Άρθρο 253			+
Άρθρο 254			+
Άρθρο 255			+
Άρθρο 256			+
Άρθρο 257			+
Άρθρο 258			+
Άρθρο 259			+
Άρθρο 260	+		
Άρθρο 261			+
Άρθρο 262			+
Άρθρο 263			+
Άρθρο 264			+
Άρθρο 265			+
Άρθρο 266			+
Άρθρο 267			+
Άρθρο 268			+
Άρθρο 269			+
Άρθρο 270			+
Άρθρο 271			+
Άρθρο 272			+
Άρθρο 273		+	
Άρθρο 274			+
Άρθρο 275			+
Άρθρο 276			+
Άρθρο 277			+
Άρθρο 278			+
Άρθρο 279			+
Άρθρο 280		+	
Άρθρο 281		+	
Άρθρο 282		+	
Άρθρο 283		+	
Άρθρο 284		+	
Άρθρο 285			+
Άρθρο 286			+
Άρθρο 287			+
Άρθρο 288		+	
Άρθρο 289		+	
Άρθρο 290		+	
Άρθρο 291		+	
Άρθρο 292		+	
Άρθρο ΝΕΟ 293	ΠΡΟΣΤΙΘΕΤΑΙ ΝΕΟ ΑΡΘΡΟ 293 ΚΑΙ ΑΝΑΡΙΘΜΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ + ΑΡΘΡΑ		
Άρθρο ΝΕΟ 294	+		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο ΝΕΟ 295		+	
Άρθρο ΝΕΟ 296	+		
Άρθρο ΝΕΟ 297			+
Άρθρο ΝΕΟ 298			+
Άρθρο ΝΕΟ 299	+		
Άρθρο ΝΕΟ 300	+		
Άρθρο ΝΕΟ 301	+		
Άρθρο ΝΕΟ 302			+
Άρθρο ΝΕΟ 303			+
Άρθρο ΝΕΟ 304	+		
Άρθρο ΝΕΟ 305			+
Άρθρο ΝΕΟ 306		+	
ΥΠ. ΤΡΟΠ. 1577/30			+
Ακροτελεύτιο Άρθρο		+	
Επί του Συνόλου		+	

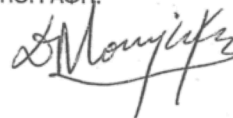
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ:

ΚΚΕ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ:

Διαμάντω
Μανωλάκου

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

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

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής			+
Άρθρο 1		+	
Άρθρο 2		+	
Άρθρο 3			+
Άρθρο 4	+		
Άρθρο 5	+		
Άρθρο 6	+		
Άρθρο 7	+		
Άρθρο 8	+		
Άρθρο 9	+		
Άρθρο 10	+		
Άρθρο 11	+		
Άρθρο 12		+	
Άρθρο 13			+
Άρθρο 14		+	
Άρθρο 15			+
Άρθρο 16			+
Άρθρο 17			+
Άρθρο 18			+
Άρθρο 19		+	
Άρθρο 20	+		
Άρθρο 21			+
Άρθρο 22			+
Άρθρο 23		+	
Άρθρο 24	+		
Άρθρο 25			+
Άρθρο 26		+	
Άρθρο 27			+
Άρθρο 28			+
Άρθρο 29			+
Άρθρο 30			+
Άρθρο 31			+
Άρθρο 32			+
Άρθρο 33			+
Άρθρο 34			+
Άρθρο 35			+
Άρθρο 36			+
Άρθρο 37	+		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 38	+		
Άρθρο 39			+
Άρθρο 40			+
Άρθρο 41		+	
Άρθρο 42			+
Άρθρο 43			+
Άρθρο 44		+	
Άρθρο 45			+
Άρθρο 46			+
Άρθρο 47			+
Άρθρο 48	+		
Άρθρο 49			+
Άρθρο 50		+	
Άρθρο 51	+		
Άρθρο 52			+
Άρθρο 53	+		
Άρθρο 54			+
Άρθρο 55			+
Άρθρο 56			+
Άρθρο 57		+	
Άρθρο 58	+		
Άρθρο 59	+		
Άρθρο 60			+
Άρθρο 61	+		
Άρθρο 62			+
Άρθρο 63			+
Άρθρο 64			+
Άρθρο 65			+
Άρθρο 66		+	
Άρθρο 67		+	
Άρθρο 68		+	
Άρθρο 69			+
Άρθρο 70			+
Άρθρο 71			+
Άρθρο 72	+		
Άρθρο 73			+
Άρθρο 74			+
Άρθρο 75	+		
Άρθρο 76	+		
Άρθρο 77	+		
Άρθρο 78			+
Άρθρο 79			+
Άρθρο 80			+

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 81			+
Άρθρο 82		+	
Άρθρο 83			+
Άρθρο 84			+
Άρθρο 85			+
Άρθρο 86	+		
Άρθρο 87			+
Άρθρο 88			+
Άρθρο 89			+
Άρθρο 90		+	
Άρθρο 91			+
Άρθρο 92			+
Άρθρο 93	+		
Άρθρο 94	+		
Άρθρο 95			+
Άρθρο 96			+
Άρθρο 97			+
Άρθρο 98			+
Άρθρο 99	+		
Άρθρο 100	+		
Άρθρο 101	+		
Άρθρο 102		+	
Άρθρο 103		+	
Άρθρο 104			+
Άρθρο 105	+		
Άρθρο 106	+		
Άρθρο 107	+		
Άρθρο 108	+		
Άρθρο 109			+
Άρθρο 110			+
Άρθρο 111	+		
Άρθρο 112	+		
Άρθρο 113			+
Άρθρο 114			+
Άρθρο 115			+
Άρθρο 116	+		
Άρθρο 117			+
Άρθρο 118			+
Άρθρο 119			+
Άρθρο 120			+
Άρθρο 121	+		
Άρθρο 122	+		
Άρθρο 123	+		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 124	+		
Άρθρο 125	+		
Άρθρο 126	+		
Άρθρο 127	+		
Άρθρο 128	+		
Άρθρο 129	+		
Άρθρο 130		+	
Άρθρο 131			+
Άρθρο 132			+
Άρθρο 133			+
Άρθρο 134			+
Άρθρο 135			+
Άρθρο 136			+
Άρθρο 137			+
Άρθρο 138			+
Άρθρο 139	+		
Άρθρο 140	+		
Άρθρο 141			+
Άρθρο 142	+		
Άρθρο 143			+
Άρθρο 144	+		
Άρθρο 145	+		
Άρθρο 146	+		
Άρθρο 147			+
Άρθρο 148	+		
Άρθρο 149			+
Άρθρο 150	+		
Άρθρο 151	+		
Άρθρο 152			+
Άρθρο 153			+
Άρθρο 154	+		
Άρθρο 155	+		
Άρθρο 156	+		
Άρθρο 157	+		
Άρθρο 158			+
Άρθρο 159			+
Άρθρο 160			+
Άρθρο 161	+		
Άρθρο 162	+		
Άρθρο 163	+		
Άρθρο 164	+		
Άρθρο 165		+	
Άρθρο 166			+

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 167			+
Άρθρο 168			+
Άρθρο 169			+
Άρθρο 170			+
Άρθρο 171			+
Άρθρο 172			+
Άρθρο 173			+
Άρθρο 174			+
Άρθρο 175		+	
Άρθρο 176			+
Άρθρο 177			+
Άρθρο 178			+
Άρθρο 179			+
Άρθρο 180			+
Άρθρο 181			+
Άρθρο 182	+		
Άρθρο 183	+		
Άρθρο 184			+
Άρθρο 185	+		
Άρθρο 186			+
Άρθρο 187	+		
Άρθρο 188	+		
Άρθρο 189	+		
Άρθρο 190			+
Άρθρο 191			+
Άρθρο 192			+
Άρθρο 193			+
Άρθρο 194			+
Άρθρο 195			+
Άρθρο 196			+
Άρθρο 197			+
Άρθρο 198			+
Άρθρο 199			+
Άρθρο 200			+
Άρθρο 201			+
Άρθρο 202			+
Άρθρο 203			+
Άρθρο 204			+
Άρθρο 205			+
Άρθρο 206			+
Άρθρο 207			+
Άρθρο 208			+
Άρθρο 209			+

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 210	+		
Άρθρο 211			+
Άρθρο 212			+
Άρθρο 213			+
Άρθρο 214			+
Άρθρο 215			+
Άρθρο 216			+
Άρθρο 217			+
Άρθρο 218			+
Άρθρο 219			+
Άρθρο 220	+		
Άρθρο 221			+
Άρθρο 222			+
Άρθρο 223			+
Άρθρο 224			+
Άρθρο 225			+
Άρθρο 226			+
Άρθρο 227		+	
Άρθρο 228			+
Άρθρο 229			+
Άρθρο 230			+
Άρθρο 231			+
Άρθρο 232			+
Άρθρο 233			+
Άρθρο 234			+
Άρθρο 235			+
Άρθρο 236			+
Άρθρο 237	+		
Άρθρο 238			+
Άρθρο 239			+
Άρθρο 240			+
Άρθρο 241			+
Άρθρο 242			+
Άρθρο 243			+
Άρθρο 244			+
Άρθρο 245			+
Άρθρο 246			+
Άρθρο 247			+
Άρθρο 248			+
Άρθρο 249			+
Άρθρο 250			+
Άρθρο 251			+

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 252			+
Άρθρο 253			+
Άρθρο 254			+
Άρθρο 255	+		
Άρθρο 256	+		
Άρθρο 257	+		
Άρθρο 258	+		
Άρθρο 259			+
Άρθρο 260			+
Άρθρο 261	+		
Άρθρο 262			+
Άρθρο 263			+
Άρθρο 264			+
Άρθρο 265			+
Άρθρο 266	+		
Άρθρο 267			+
Άρθρο 268			+
Άρθρο 269			+
Άρθρο 270			+
Άρθρο 271			+
Άρθρο 272			+
Άρθρο 273		+	
Άρθρο 274			+
Άρθρο 275			+
Άρθρο 276			+
Άρθρο 277			+
Άρθρο 278			+
Άρθρο 279		+	
Άρθρο 280		+	
Άρθρο 281		+	
Άρθρο 282		+	
Άρθρο 283		+	
Άρθρο 284		+	
Άρθρο 285			+
Άρθρο 286		+	
Άρθρο 287		+	
Άρθρο 288		+	
Άρθρο 289			+
Άρθρο 290			+
Άρθρο 291			+
Άρθρο 292			+
ΠΡΟΣΤΙΘΕΤΑΙ ΝΕΟ ΑΡΘΡΟ 293 ΚΑΙ ΑΝΑΡΙΘΜΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ			
Άρθρο ΝΕΟ 293	ΝΑΙ	ΑΡΘΡΑ	ΑΡΘΡΑ
Άρθρο ΝΕΟ 294	+		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο ΝΕΟ 295			+
Άρθρο ΝΕΟ 296			+
Άρθρο ΝΕΟ 297			+
Άρθρο ΝΕΟ 298			+
Άρθρο ΝΕΟ 299	+		
Άρθρο ΝΕΟ 300	+		
Άρθρο ΝΕΟ 301	+		
Άρθρο ΝΕΟ 302		+	
Άρθρο ΝΕΟ 303		+	
Άρθρο ΝΕΟ 304	+		
Άρθρο ΝΕΟ 305	+		
Άρθρο ΝΕΟ 306		+	
ΥΠ. ΤΡΟΠ. 1577/30			+
Ακροτελεύτιο Άρθρο			+
Επί του Συνόλου			+

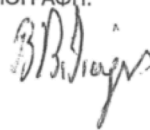
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ:

ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

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

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής		☒	
Άρθρο 1		☒	
Άρθρο 2		☒	
Άρθρο 3		☒	
Άρθρο 4		☒	
Άρθρο 5		☒	
Άρθρο 6		☒	
Άρθρο 7		☒	
Άρθρο 8		☒	
Άρθρο 9		☒	
Άρθρο 10		☒	
Άρθρο 11		☒	
Άρθρο 12		☒	
Άρθρο 13		☒	
Άρθρο 14		☒	
Άρθρο 15		☒	
Άρθρο 16		☒	
Άρθρο 17		☒	
Άρθρο 18		☒	
Άρθρο 19		☒	
Άρθρο 20		☒	
Άρθρο 21		☒	
Άρθρο 22		☒	
Άρθρο 23		☒	
Άρθρο 24		☒	
Άρθρο 25		☒	
Άρθρο 26		☒	
Άρθρο 27		☒	
Άρθρο 28		☒	
Άρθρο 29		☒	
Άρθρο 30		☒	
Άρθρο 31		☒	
Άρθρο 32		☒	
Άρθρο 33		☒	
Άρθρο 34		☒	
Άρθρο 35		☒	
Άρθρο 36		☒	
Άρθρο 37		☒	

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 38			
Άρθρο 39			
Άρθρο 40			
Άρθρο 41			
Άρθρο 42			
Άρθρο 43			
Άρθρο 44			
Άρθρο 45			
Άρθρο 46			
Άρθρο 47			
Άρθρο 48			
Άρθρο 49			
Άρθρο 50			
Άρθρο 51			
Άρθρο 52			
Άρθρο 53			
Άρθρο 54			
Άρθρο 55			
Άρθρο 56			
Άρθρο 57			
Άρθρο 58			
Άρθρο 59			
Άρθρο 60			
Άρθρο 61			
Άρθρο 62			
Άρθρο 63			
Άρθρο 64			
Άρθρο 65			
Άρθρο 66			
Άρθρο 67			
Άρθρο 68			
Άρθρο 69			
Άρθρο 70			
Άρθρο 71			
Άρθρο 72			
Άρθρο 73			
Άρθρο 74			
Άρθρο 75			
Άρθρο 76			
Άρθρο 77			
Άρθρο 78			
Άρθρο 79			
Άρθρο 80			

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 81			
Άρθρο 82			
Άρθρο 83			
Άρθρο 84			
Άρθρο 85			
Άρθρο 86			
Άρθρο 87			
Άρθρο 88			
Άρθρο 89			
Άρθρο 90			
Άρθρο 91			
Άρθρο 92			
Άρθρο 93			
Άρθρο 94			
Άρθρο 95			
Άρθρο 96			
Άρθρο 97			
Άρθρο 98			
Άρθρο 99			
Άρθρο 100			
Άρθρο 101			
Άρθρο 102			
Άρθρο 103			
Άρθρο 104			
Άρθρο 105			
Άρθρο 106			
Άρθρο 107			
Άρθρο 108			
Άρθρο 109			
Άρθρο 110			
Άρθρο 111			
Άρθρο 112			
Άρθρο 113			
Άρθρο 114			
Άρθρο 115			
Άρθρο 116			
Άρθρο 117			
Άρθρο 118			
Άρθρο 119			
Άρθρο 120			
Άρθρο 121			
Άρθρο 122			
Άρθρο 123			

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 124			
Άρθρο 125			
Άρθρο 126			
Άρθρο 127			
Άρθρο 128			
Άρθρο 129			
Άρθρο 130			
Άρθρο 131			
Άρθρο 132			
Άρθρο 133			
Άρθρο 134			
Άρθρο 135			
Άρθρο 136			
Άρθρο 137			
Άρθρο 138			
Άρθρο 139			
Άρθρο 140			
Άρθρο 141			
Άρθρο 142			
Άρθρο 143			
Άρθρο 144			
Άρθρο 145			
Άρθρο 146			
Άρθρο 147			
Άρθρο 148			
Άρθρο 149			
Άρθρο 150			
Άρθρο 151			
Άρθρο 152			
Άρθρο 153			
Άρθρο 154			
Άρθρο 155			
Άρθρο 156			
Άρθρο 157			
Άρθρο 158			
Άρθρο 159			
Άρθρο 160			
Άρθρο 161			
Άρθρο 162			
Άρθρο 163			
Άρθρο 164			
Άρθρο 165			
Άρθρο 166			

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 167			
Άρθρο 168			
Άρθρο 169			
Άρθρο 170			
Άρθρο 171			
Άρθρο 172			
Άρθρο 173			
Άρθρο 174			
Άρθρο 175			
Άρθρο 176			
Άρθρο 177			
Άρθρο 178			
Άρθρο 179			
Άρθρο 180			
Άρθρο 181			
Άρθρο 182			
Άρθρο 183			
Άρθρο 184			
Άρθρο 185			
Άρθρο 186			
Άρθρο 187			
Άρθρο 188			
Άρθρο 189			
Άρθρο 190			
Άρθρο 191			
Άρθρο 192			
Άρθρο 193			
Άρθρο 194			
Άρθρο 195			
Άρθρο 196			
Άρθρο 197			
Άρθρο 198			
Άρθρο 199			
Άρθρο 200			
Άρθρο 201			
Άρθρο 202			
Άρθρο 203			
Άρθρο 204			
Άρθρο 205			
Άρθρο 206			
Άρθρο 207			
Άρθρο 208			
Άρθρο 209			

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 210			
Άρθρο 211			
Άρθρο 212			
Άρθρο 213			
Άρθρο 214			
Άρθρο 215			
Άρθρο 216			
Άρθρο 217			
Άρθρο 218			
Άρθρο 219			
Άρθρο 220			
Άρθρο 221			
Άρθρο 222			
Άρθρο 223			
Άρθρο 224			
Άρθρο 225			
Άρθρο 226			
Άρθρο 227			
Άρθρο 228			
Άρθρο 229			
Άρθρο 230			
Άρθρο 231			
Άρθρο 232			
Άρθρο 233			
Άρθρο 234			
Άρθρο 235			
Άρθρο 236			
Άρθρο 237			
Άρθρο 238			
Άρθρο 239			
Άρθρο 240			
Άρθρο 241			
Άρθρο 242			
Άρθρο 243			
Άρθρο 244			
Άρθρο 245			
Άρθρο 246			
Άρθρο 247			
Άρθρο 248			
Άρθρο 249			
Άρθρο 250			
Άρθρο 251			

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 252			
Άρθρο 253			
Άρθρο 254			
Άρθρο 255			
Άρθρο 256			
Άρθρο 257			
Άρθρο 258			
Άρθρο 259			
Άρθρο 260			
Άρθρο 261			
Άρθρο 262			
Άρθρο 263			
Άρθρο 264			
Άρθρο 265			
Άρθρο 266			
Άρθρο 267			
Άρθρο 268			
Άρθρο 269			
Άρθρο 270			
Άρθρο 271			
Άρθρο 272			
Άρθρο 273			
Άρθρο 274			
Άρθρο 275			
Άρθρο 276			
Άρθρο 277			
Άρθρο 278			
Άρθρο 279			
Άρθρο 280			
Άρθρο 281			
Άρθρο 282			
Άρθρο 283			
Άρθρο 284			
Άρθρο 285			
Άρθρο 286			
Άρθρο 287			
Άρθρο 288			
Άρθρο 289			
Άρθρο 290			
Άρθρο 291			
Άρθρο 292			
Άρθρο ΝΕΟ 293	ΠΡΟΣΤΙΘΕΤΑΙ ΝΕΟ ΑΡΘΡΟ 293 ΚΑΙ ΑΝΑΡΙΘΜΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ		
Άρθρο ΝΕΟ 294		ΑΡΘΡΑ	+
			+

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο ΝΕΟ 295			
Άρθρο ΝΕΟ 296			
Άρθρο ΝΕΟ 297			
Άρθρο ΝΕΟ 298			
Άρθρο ΝΕΟ 299			
Άρθρο ΝΕΟ 300			
Άρθρο ΝΕΟ 301			
Άρθρο ΝΕΟ 302			
Άρθρο ΝΕΟ 303			
Άρθρο ΝΕΟ 304			
Άρθρο ΝΕΟ 305		+	
Άρθρο ΝΕΟ 306		+	
ΥΠ. ΤΡΟΠ. 1577/30			+
Ακροτελεύτιο Άρθρο		+	
Επί του Συνόλου		+	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ:

ΜΕΡΑ 25

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ:

ΛΟΓΙΔΗΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:



(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)
(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Μετά την ολοκλήρωση της ψηφοφορίας, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΠΛΟΙΟ - ΣΤΑΤΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ - ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 1: Έννοια πλοίου - στατικού ναυπηγήματος

Άρθρο 2: Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 3: Νηολόγηση

Άρθρο 4: Καταχώριση μη νηολογούμενων πλοίων

Άρθρο 5: Νηολόγηση στατικών ναυπηγημάτων

Άρθρο 6: Νηολόγηση ναυπηγούμενου

Άρθρο 7: Τηρούμενα βιβλία

Άρθρο 8: Δημοσιότητα

Άρθρο 9: Ηλεκτρονική τήρηση βιβλίων νηολογίου και υποβολή εγγράφων με ηλεκτρονικά μέσα

Άρθρο 10: Τήρηση ηλεκτρονικού αρχείου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

Άρθρο 11: Κυριότητα ναυπηγούμενου πλοίου

Άρθρο 12: Μεταβίβαση κυριότητας πλοίου

Άρθρο 13: Μεταβίβαση κυριότητας ναυπηγούμενου πλοίου

Άρθρο 14: Κτήση κυριότητας πλοίου με χρησικτησία

Άρθρο 15: Δικαιοπραξίες αιτία θανάτου και δικαστικές αποφάσεις

Άρθρο 16: Εφαρμοστέο δίκαιο επί της κυριότητας στο πλοίο

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΕΜΠΡΑΓΜΑΤΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΥΠΟΘΗΚΕΣ

Άρθρο 17: Εμπράγματη ασφάλεια σε πλοίο

Άρθρο 18: Απλή και προτιμώμενη ναυτική υποθήκη

Άρθρο 19: Υποθήκη σε ιδανικό μέρος και σε επικαρπία - Υποθήκευση επί συμπλοιοκτησίας

Άρθρο 20: Τίτλος κτήσης

Άρθρο 21: Τίτλος απλής ναυτικής υποθήκης

Άρθρο 22: Τίτλος προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης

Άρθρο 23: Χρόνος σύστασης ναυτικής υποθήκης

Άρθρο 24: Υποθηκική τάξη

Άρθρο 25: Χρήση ενυπόθηκου πλοίου

Άρθρο 26: Δικαιώματα προτιμώμενου ενυπόθηκου δανειστή

Άρθρο 27: Ανάλυση και παύση εκμετάλλευσης

Άρθρο 28: Έκταση εκμετάλλευσης

Άρθρο 29: Καταλογισμός προσόδων - Υποχρέωση λογοδοσίας

Άρθρο 30: Εξόφληση απαίτησης

Άρθρο 31: Δικαίωμα αναγκαστικής εκτέλεσης

Άρθρο 32: Δικαιώματα προηγούμενων κατά τάξη δανειστών

Άρθρο 33: Ασφάλιση ενυπόθηκου πλοίου από δανειστή

Άρθρο 34: Ακυρότητα εγγραφής υποθήκης

Άρθρο 35: Υποχρεωτική ανάκληση υποθήκης σε πτώχευση

Άρθρο 36: Μετανηολόγηση - Μετονομασία ενυπόθηκου πλοίου

Άρθρο 37: Ακυρότητα εκποίησης πλοίου

Άρθρο 38: Διατήρηση υποθήκης

Άρθρο 39: Επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων

Άρθρο 40: Ανάλογη εφαρμογή

Άρθρο 41: Περαιτέρω σύσταση προτιμώμενης υποθήκης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Άρθρο 42: Προνομιούχες απαιτήσεις

Άρθρο 43: Κατάταξη προνομιούχων απαιτήσεων

Άρθρο 44: Απόσβεση προνομίου λόγω συμβατικής εκποίησης πλοίου

Άρθρο 45: Απόσβεση προνομίου με τον πλειστηριασμό πλοίου

Άρθρο 46: Προνόμιο επί του ασφαλισματος

Άρθρο 47: Εφαρμοστέο δίκαιο

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Άρθρο 48: Έννοια πλοιοκτήτη

Άρθρο 49: Ευθύνη πλοιοκτήτη

Άρθρο 50: Ευθύνη επί μεταβίβασης κυριότητας πλοίου από τον πλοιοκτήτη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Άρθρο 51: Έννοια και χαρακτηριστικά συμπλοιοκτησίας

Άρθρο 52: Σχέσεις των συμπλοιοκτητών - Συμμετοχή στις δαπάνες

Άρθρο 53: Διαχείριση και εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας

- Υποχρέωση λογοδοσίας

Άρθρο 54: Ευθύνη συμπλοιοκτητών

Άρθρο 55: Μεταβίβαση πλοίου ή μερίδας - Αποτελέσματα

Άρθρο 56: Εκποίηση πλοίου με άδεια του δικαστηρίου

Άρθρο 57: Έξοδος συμπλοιοκτήτη

Άρθρο 58: Συντρέχουσα δικαιοδοσία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Άρθρο 59: Έννοια εφοπλιστή

Άρθρο 60: Δημοσιότητα εφοπλισμού

Άρθρο 61: Διορισμός πλοιάρχου

Άρθρο 62: Ευθύνη εφοπλιστή

Άρθρο 63: Ευθύνη του κυρίου του πλοίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ': ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

Άρθρο 64: Έννοια διαχείρισης πλοίου

Άρθρο 65: Ευθύνη διαχειριστή πλοίου

Άρθρο 66: Έννοια ναυτικού πράκτορα - Σύμβαση ναυτικής πρακτορείας

Άρθρο 67: Αξιώσεις ναυτικού πράκτορα - Ευθύνη

Άρθρο 68: Αντιπροσωπευτική εξουσία ναυτικού πράκτορα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε': ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΕΥΘΥΝΗΣ

Άρθρο 69: Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο

Άρθρο 70: Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης

Άρθρο 71: Ευθύνη για ζημιές από τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΝΑΥΛΩΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΟΡΙΣΜΟΣ - ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 72: Έννοια

Άρθρο 73: Δικαιοπρακτική αυτονομία

Άρθρο 74: Κατάρτιση της σύμβασης ναύλωσης

Άρθρο 75: Ερμηνεία της σύμβασης ναύλωσης

Άρθρο 76: Υποναύλωση

Άρθρο 77: Είδη ναύλωσης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ

Άρθρο 78: Υποχρέωση παράδοσης του πλοίου

Άρθρο 79: Υποχρέωση αξιοπλοίας

Άρθρο 80: Ετοιμότητα προς φόρτωση

Άρθρο 81: Έκδοση φορτωτικής

Άρθρο 82: Απαγόρευση φόρτωσης επί του καταστρώματος

Άρθρο 83: Απαγόρευση μεταφόρτωσης

Άρθρο 84: Υποχρέωση παράδοσης του φορτίου

Άρθρο 85: Ευθύνη εκναυλωτή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΗ

Άρθρο 86: Υποχρέωση καταβολής ναύλου - Ικανοποίηση εκναυλωτή

Άρθρο 87: Απαγόρευση φόρτωσης επικίνδυνου φορτίου

Άρθρο 88: Υποχρέωση υπόδειξης ασφαλούς λιμένα

Άρθρο 89: Φόρτωση - στοιβαγία - εκφόρτωση

Άρθρο 90: Ζημία από τη συμμόρφωση στις οδηγίες του ναυλωτή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ': ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Άρθρο 91: Ανυπαίτια αδυναμία παροχής

Άρθρο 92: Καταγγελία της σύμβασης ναύλωσης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε': ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΟ

Άρθρο 93: Ναύλωση κατά χρόνο - Έννοια

Άρθρο 94: Εκτέλεση πλώων

Άρθρο 95: Καταβολή ναύλου

Άρθρο 96: Εφοδιασμός πλοίου

Άρθρο 97: Λοιπές δαπάνες

Άρθρο 98: Επαναπαράδοση του πλοίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ': ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ

Άρθρο 99: Ναύλωση κατά ταξίδι - Έννοια

Άρθρο 100: Ετοιμότητα προς φόρτωση

Άρθρο 101: Εφοδιασμός του πλοίου

Άρθρο 102: Εκτέλεση πλώων

Άρθρο 103: Αναμονή -Υπερναμονή

Άρθρο 104: Λοιπές δαπάνες

Άρθρο 105: Καταβολή ναύλου

Άρθρο 106: Υποχρεώσεις ναυλωτή που αφορούν το φορτίο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ': ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ ΓΥ- ΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Άρθρο 107: Ναύλωση γυμνού πλοίου - Έννοια

Άρθρο 108: Υποχρεώσεις

Άρθρο 109: Ευθύνη

Άρθρο 110: Ναύλος - Εξαγορά

Άρθρο 111: Υποναύλωση

Άρθρο 112: Απαγόρευση εκποίησης - υποθήκευσης

Άρθρο 113: Ανέγκυση ναυαγίου

Άρθρο 114: Προστασία από τρίτους

Άρθρο 115: Χρηματοδοτική μίσθωση με ναύλωση γυμνού πλοίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η': ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ - ΠΛΑΙΣΙΟ

Άρθρο 116: Χαρακτηριστικά - Εφαρμογή

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 117: Έννοια θαλάσσιας μεταφοράς - θαλάσσιου μετα- φορέα

Άρθρο 118: Εφαρμοστέοι κανόνες

Άρθρο 119: Κανόνες αναγκαστικού δικαίου

Άρθρο 120: Χρονικό πεδίο εφαρμογής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 121: Θαλάσσια φορτωτική - Έννοια - Χαρακτηριστικά

Άρθρο 122: Έκδοση φορτωτικής

Άρθρο 123: Δικαιούχος φορτωτικής

Άρθρο 124: Περιεχόμενο φορτωτικής

Άρθρο 125: Ηλεκτρονική φορτωτική

Άρθρο 126: Μεταβίβαση φορτωτικής

Άρθρο 127: Δελτίο Θαλάσσιας Μεταφοράς

Άρθρο 128: Διαφορτωτική - Διαδοχική θαλάσσια μεταφορά

Άρθρο 129: Φορτωτική συνδυασμένης μεταφοράς

Άρθρο 130: Ρήτρες παρέκτασης δικαιοδοσίας

Άρθρο 131: Ρήτρες ναυλοσυμφώνου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟ- ΡΕΑ

Άρθρο 132: Εφαρμοστέοι κανόνες

Άρθρο 133: Ευθύνη από καθυστέρηση

Άρθρο 134: Ευθύνη πραγματικού μεταφορέα

Άρθρο 135: Μεταφορά στο κατάστρωμα - Εμπορευματοκιβώ- τια

Άρθρο 136: Ρήτρες για τα ακραία στάδια μεταφοράς

Άρθρο 137: Ειδικές κατηγορίες εμπορευμάτων

Άρθρο 138: Ατομικός περιορισμός ευθύνης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ': ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ ΦΟΡΤΩΤΗ

Άρθρο 139: Υποχρέωση καταβολής του ναύλου

Άρθρο 140: Δικαιώματα του μεταφορέα επί μη καταβολής του ναύλου

Άρθρο 141: Υποχρέωση παράδοσης των πραγμάτων προς φόρτωση

Άρθρο 142: Υποχρέωση παράδοσης εγγράφων και παροχής πληροφοριών

Άρθρο 143: Ευθύνη του φορτωτή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε': ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Άρθρο 144: Υποχρέωση παράδοσης των πραγμάτων

Άρθρο 145: Εμφάνιση περισσότερων παραληπτών

Άρθρο 146: Μη εμφάνιση παραλήπτη - άρνηση παραλαβής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ': ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΕΛΟΣ

Άρθρο 147: Σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος

Άρθρο 148: Ευθύνη του μεταφορέα

Άρθρο 149: Επιφύλαξη εφαρμογής άλλων διατάξεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ': ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΟΔΟΧΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 150: Σύμβαση παραγγελίας - Παραγγελιοδόχος θαλάσ- σιας μεταφοράς

Άρθρο 151: Παραγγελιοδόχος συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος

ΜΕΡΟΣ ΕΚΤΟ: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΕΝΝΟΙΑ - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 152: Έννοια θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη

Άρθρο 153: Εφαρμοστέοι κανόνες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Άρθρο 154: Υποχρεώσεις του μεταφορέα

Άρθρο 155: Ευθύνη του μεταφορέα

Άρθρο 156: Περίοδος ευθύνης του μεταφορέα

Άρθρο 157: Ρήτρες περιορισμού ευθύνης του μεταφορέα

Άρθρο 158: Ατομικός και συνολικός περιορισμός της ευθύνης

Άρθρο 159: Υποχρεωτική ασφάλιση του πραγματικού μεταφο- ρέα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΗ

Άρθρο 160: Εισπήριο

Άρθρο 161: Έγκαιρη επιβίβαση

Άρθρο 162: Όροι υπαναχώρησης επιβάτη

Άρθρο 163: Δήλωση περί απώλειας ή φθοράς αποσκευών

Άρθρο 164: Σχέση με ναύλωση

ΜΕΡΟΣ ΕΒΔΟΜΟ: ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Άρθρο 165: Εφαρμοστέοι κανόνες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

Άρθρο 166: Κατάρτιση σύμβασης ναυτολόγησης

Άρθρο 167: Μορφές σύμβασης ναυτολόγησης

Άρθρο 168: Περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης

Άρθρο 169: Προσύμφωνο ναυτολόγησης

Άρθρο 170: Σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου

Άρθρο 171: Σύμβαση ναυτολόγησης κατά ταξίδι

Άρθρο 172: Σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου

Άρθρο 173: Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με συμφωνία

Άρθρο 174: Αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης

Άρθρο 175: Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με άτακτη κα- ταγγελία από τον πλοιοκτήτη

Άρθρο 176: Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με τακτική κα- ταγγελία από τον πλοιοκτήτη

Άρθρο 177: Άτακτη καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον ναυτικό

Άρθρο 178: Τακτική καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον ναυτικό

Άρθρο 179: Σύμβαση ναυτολόγησης και ομηρία του ναυτικού

Άρθρο 180: Αποζημίωση του ναυτικού λόγω λύσης της σύμ- βασης ναυτολόγησης

Άρθρο 181: Αστική ευθύνη του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Άρθρο 182: Προκαταβολή μισθού

Άρθρο 183: Υπολογισμός του μισθού του ναυτικού

Άρθρο 184: Μισθός σε περίπτωση απώλειας του πλοίου - Απο- ζημίωση του ναυτικού για απώλεια των αντικειμένων του

Άρθρο 185: Δικαίωμα αδείας

Άρθρο 186: Δικαιώματα του ναυτικού σε περίπτωση ασθένειας και ατυχήματος

Άρθρο 187: Δικαίωμα παλιννόστησης

Άρθρο 188: Κόστος παλιννόστησης

Άρθρο 189: Σύνομη εκτέλεση των καθηκόντων του ναυτικού

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Άρθρο 190: Ευθύνη πλοιάρχου

Άρθρο 191: Υποχρέωση για τη φύλαξη ναυτιλιακών εγγράφων

Άρθρο 192: Αποτροπή επικείμενου κινδύνου από τον πλοίαρχο

Άρθρο 193: Ανάθεση από τον πλοίαρχο πρόσθετων καθηκόν- των σε ναυτικό

Άρθρο 194: Απαγόρευση φόρτωσης εμπορευμάτων για ίδιο λογαριασμό

Άρθρο 195: Ενεργητική και παθητική αντιπροσώπευση

ΜΕΡΟΣ ΟΓΔΟΟ: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ - ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ - ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

Άρθρο 196: Εφαρμοστέοι κανόνες

Άρθρο 197: Κατανομή της αμοιβής

Άρθρο 198: Δικονομικές διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Άρθρο 199: Πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 200: Διεθνής δικαιοδοσία

Άρθρο 201: Νόμιμος λόγος ευθύνης

Άρθρο 202: Υποκείμενο της ευθύνης

Άρθρο 203: Μέτρο της ευθύνης

Άρθρο 204: Δικαιούχος της αποζημίωσης

Άρθρο 205: Έκταση της αποζημίωσης

Άρθρο 206: Λόγοι απαλλαγής

Άρθρο 207: Δικαίωμα αναγωγής

Άρθρο 208: Βάρος απόδειξης

Άρθρο 209: Εκπροσώπηση των δικαιούχων

Άρθρο 210: Υποχρεώσεις του πλοιάρχου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ

Άρθρο 211: Κοινή αβάρια - Ορισμός

Άρθρο 212: Εφαρμογή διατάξεων

Άρθρο 213: Κοινή ναυτική αποστολή

Άρθρο 214: Υπολογιζόμενες απώλειες, ζημιές ή δαπάνες

Άρθρο 215: Δικαιώματα προς συνεισφορά

Άρθρο 216: Αποδεικτικά στοιχεία

Άρθρο 217: Συμπληρωματικές δαπάνες

Άρθρο 218: Διακανονισμός κοινής αβαρίας

Άρθρο 219: Δήλωση για διενέργεια κοινής αβαρίας

Άρθρο 220: Τόπος διακανονισμού της κοινής αβαρίας

Άρθρο 221: Λοιπές εφαρμοστέες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ ΕΝΑΤΟ: ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 222: Εφαρμοστέες διατάξεις

Άρθρο 223: Δικαιούχοι περιορισμού

Άρθρο 224: Μη αποδοχή ευθύνης

Άρθρο 225: Διαχρονικό δίκαιο

Άρθρο 226: Εφαρμοζόμενα όρια

Άρθρο 227: Περιορισμός ευθύνης για ζημιές από στατικά ναυπηγήματα

Άρθρο 228: Εμπλεκόμενα πλοία

Άρθρο 229: Τροποποιήσεις ορίων περιορισμού

Άρθρο 230: Επενέργεια κεφαλαίου περιορισμού

Άρθρο 231: Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού

Άρθρο 232: Αδρανοποίηση ναυτικών προνομίων

Άρθρο 233: Τόκος και δικαστικές δαπάνες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Άρθρο 234: Περιορισμός ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου

Άρθρο 235: Δήλωση περί σύστασης κεφαλαίου

Άρθρο 236: Περιεχόμενο δήλωσης

Άρθρο 237: Σύσταση κεφαλαίου

Άρθρο 238: Διορισμός εισηγητή και εκκαθαριστή

Άρθρο 239: Έλεγχος των τυπικών προϋποθέσεων περιορισμού

Άρθρο 240: Αμφισβήτηση των ουσιαστικών προϋποθέσεων περιορισμού

Άρθρο 241: Αποτελέσματα

Άρθρο 242: Χρόνος επέλευσης των αποτελεσμάτων

Άρθρο 243: Διαδικασία αναγγελίας απαιτήσεων

Άρθρο 244: Έλεγχος των αναγγελθεισών απαιτήσεων

Άρθρο 245: Άσκηση ανακοπών

Άρθρο 246: Οριστικός πίνακας

Άρθρο 247: Διανομή κεφαλαίου

Άρθρο 248: Πέρασ διαδικασίας περιορισμού

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΔΙΚΑΣΗΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟ ΡΥΠΙΑΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Άρθρο 249: Ικανότητα παράστασης και εκπροσώπησης του Διεθνούς Κεφαλαίου

Άρθρο 250: Αρμοδιότητα

Άρθρο 251: Αγωγή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου

ΜΕΡΟΣ ΔΕΚΑΤΟ: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 252: Εφαρμοζόμενες διατάξεις

Άρθρο 253: Αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης

Άρθρο 254: Περιεχόμενο του ασφαλιστηρίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 255: Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου ορισμένου χρόνου

Άρθρο 256: Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου κατά ταξίδι

Άρθρο 257: Θαλάσσια ασφάλιση φορτίου

Άρθρο 258: Διαδοχή στην ασφαλιστική σχέση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 259: Καθολικότητα των ασφαλισμένων κινδύνων

Άρθρο 260: Εξαίρεση των πολεμικών κινδύνων από την κάλυψη

Άρθρο 261: Ασφάλιστρο

Άρθρο 262: Ευθύνη του ασφαλιστή φορτίου σε περίπτωση μεταφόρτωσης

Άρθρο 263: Επίταση του κινδύνου

Άρθρο 264: Πραγματοποίηση του κινδύνου

Άρθρο 265: Υπολογισμός του ασφαλίματος

Άρθρο 266: Νομιμοποίηση στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ': ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

Άρθρο 267: Δικαίωμα εγκατάλειψης

Άρθρο 268: Περιπτώσεις εγκατάλειψης

Άρθρο 269: Άσκηση του δικαιώματος εγκατάλειψης

Άρθρο 270: Αποτελέσματα της εγκατάλειψης

Άρθρο 271: Αποποίηση κυριότητας από τον ασφαλιστή

ΜΕΡΟΣ ΕΝΔΕΚΑΤΟ: ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ

Άρθρο 272: Εφαρμοζόμενες διατάξεις στη συντηρητική κατάσχεση

Άρθρο 273: Κακόπιστη ακινητοποίηση πλοίου

Άρθρο 274: Εφαρμοζόμενες διατάξεις στην αναγκαστική κατάσχεση

Άρθρο 275: Αναγκαστική κατάσχεση επί πλοίων

Άρθρο 276: Απαγόρευση διάθεσης ή επιβάρυνσης κατασχεθέντος πλοίου

Άρθρο 277: Περισσότερες αναγκαστικές κατασχέσεις

Άρθρο 278: Αναγκαστική κατάσχεση ελληνικού πλοίου στην αλλοδαπή

Άρθρο 279: Δικαστική κατακύρωση πλοίου

ΜΕΡΟΣ ΔΩΔΕΚΑΤΟ: ΠΑΡΑΓΡΑΦΕΣ

Άρθρο 280: Εφαρμοζόμενες διατάξεις

Άρθρο 281: Ενιούσια παραγραφή

Άρθρο 282: Διετής παραγραφή

Άρθρο 283: Απόσβεση δικαιώματος αποζημίωσης από ρύπανση από πετρέλαιο

Άρθρο 284: Έναρξη της παραγραφής

Άρθρο 285: Διακοπή και αναστολή της παραγραφής

Άρθρο 286: Παράταση του χρόνου παραγραφής

Άρθρο 287: Βάση αξιώσεων

ΜΕΡΟΣ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ: ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ - ΤΕΛΙΚΕΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ - ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 288: Εξουσιοδοτικές διατάξεις

Άρθρο 289: Τελική διάταξη για τον χαρακτηρισμό κινητών πραγμάτων στο πλαίσιο συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 1 ν. 1665/1986

Άρθρο 290: Μεταβατική διάταξη - Περιορισμός ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες

Άρθρο 291: Μεταβατική διάταξη εφαρμογής άρθρου 4

Άρθρο 292: Καταργούμενες διατάξεις

Άρθρο 293: Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Άρθρο 294: Δρομολόγηση πλοίου σε γραμμές για την εξυπηρέτηση περιοχών στις οποίες έχουν ληφθεί μέτρα κρατικής αρωγής - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 9 ν. 4948/2022

Άρθρο 295: Μη κάλυψη του απαιτούμενου αριθμού του Εκπαιδευτικού Προσωπικού στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού μετά τη διενέργεια δυο συνεχών προκηρύξεων - Τροποποίηση παρ. 5 άρθρου 14 ν. 2638/1998

Άρθρο 296: Υπερωριακή απασχόληση εκπαιδευτικού προσωπικού σε περίπτωση μη πλήρωσης του συνόλου των οργανικών θέσεων επιστημονικού προσωπικού - Αντικατάσταση περ. 6 παρ. Γ άρθρου 15 ν. 2638/1998

Άρθρο 297: Έδρα Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων εκπαιδευτικών σειρών 2023 - 2024 και 2024 - 2025 - Τροποποίηση παρ. α) παρ. 2 άρθρου 116 ν. 4623/2019

Άρθρο 298: Διδακτικό - εκπαιδευτικό προσωπικό εκπαιδευτικών σειρών 2022 - 2023 έως και 2025 - 2026 Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

Άρθρο 299: Απονομή τιμητικού βαθμού σε Λιμενοφύλακες που απεβίωσαν στην ενεργό υπηρεσία και κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας

Άρθρο 300: Ρύθμιση θεμάτων υγειονομικής περίθαλψης των στελεχών Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής που τελούν σε άδεια άνευ αποδοχών

Άρθρο 301: Σύσταση Ειδικής Υγειονομικής Επιτροπής με σκοπό τη χορήγηση επιδόματος γυαλιών ματιών στα στελέχη Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

Άρθρο 302: Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων - Τροποποίηση άρθρου 96 ν. 4504/2017

Άρθρο 303: Δαπάνες δημοπράτησης έργων σε ζώνη λιμένα - Τροποποίηση παρ. 4 και 5 άρθρου 18 ν. 2971/2001

Άρθρο 304: Δαπάνες μισθοδοσίας έκτακτου ναυτικού προσωπικού για την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2022 έως και 22 Φεβρουαρίου 2022

Άρθρο 305: Διόρθωση σφάλματος για την κατάργηση του Ινστιτούτου Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 86 ν. 4926/2022

Άρθρο 306: Δυνατότητα παράτασης του χρονικού διαστήματος της παρ. 2 του άρθρου 71 του ν. 4926/2022 - Εξουσιοδοτική διάταξη - Τροποποίηση παρ. 12 άρθρου 70 ν. 4926/2022

Άρθρο 307: Χαρακτηρισμός πλοίων, πέραν των πλοίων αναψυχής, ως παραδοσιακών - Εξουσιοδοτική διάταξη

Άρθρο 308: Σύσταση μητρώου κατασκευαστών, συντηρητών, επισκευαστών ξύλινων παραδοσιακών σκαφών - Εξουσιοδοτική διάταξη

ΜΕΡΟΣ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΈΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 309: Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΠΛΟΙΟ - ΣΤΑΤΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ - ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 1 Έννοια πλοίου - στατικού ναυπηγήματος

1. Κατά την έννοια του παρόντος, πλοίο είναι κάθε πλωτή κατασκευή, ικανή να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα για εκτέλεση ναυσιπλοΐας.

2. Στατικό ναυπήγημα είναι κάθε κατασκευή που επιπλέει στη θάλασσα και προορίζεται να χρησιμοποιείται για παραγωγή έργου ή παροχή υπηρεσίας συνήθως σε σταθερή θέση.

Άρθρο 2 Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

1. Τα Κεφάλαια Δ' και Ε' του Μέρους Τρίτου, τα Μέρη Τέταρτο, Πέμπτο, Έκτο, το Κεφάλαιο Γ' του Μέρους Όγδοου και το Κεφάλαιο Γ' του Μέρους Ένατου δεν εφαρμόζονται σε στατικά ναυπηγήματα. Το Έβδομο Κεφάλαιο εφαρμόζεται σε στατικά ναυπηγήματα, εφόσον έχει συναφθεί σύμβαση ναυτολόγησης.

2. Τα Μέρη Πρώτο έως και Έβδομο, το Κεφάλαιο Γ' του Μέ-

ρους Όγδοου, το Κεφάλαιο Γ' του Μέρους Ένατου και τα Μέρη Δέκατο και Ενδέκατο δεν εφαρμόζονται στα πλοία και στατικά ναυπηγήματα κρατικής ιδιοκτησίας ή εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την άμεση εξυπηρέτηση δημόσιων μη εμπορικών σκοπών.

Άρθρο 3 Νηολόγηση

1. Πλοίο καθαρής χωρητικότητας ίσης ή ανώτερης των δέκα (10) κόρων, ως προς το οποίο πληρούνται οι ουσιαστικές προϋποθέσεις κτήσης της ελληνικής εθνικότητας, εγγράφεται στο νηολόγιο του κράτους, με αίτηση του κυρίου αυτού. Από και δια της εγγραφής, το νηολογημένο πλοίο αναγνωρίζεται ως ελληνικό.

2. Η πράξη της νηολόγησης αναγράφει το όνομα και την ιθαγένεια του κυρίου του πλοίου, τον τίτλο κτήσης κυριότητας, τον διορισμό αντικλήτου που κατοικεί στην ημεδαπή, το όνομα του πλοίου, το διεθνές διακριτικό σήμα, τον αριθμό του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), τα στοιχεία τεχνικής ταυτοποίησης του πλοίου, όπως αυτά προκύπτουν από επίσημο πιστοποιητικό καταμέτρησης, το είδος της κινητήριας δύναμης και, αν πρόκειται για μηχανοκίνητο πλοίο, τη δύναμη μηχανής. Επικυρωμένο αντίγραφο του τίτλου της κυριότητας, νόμιμα θεωρημένο σε περίπτωση που ο τίτλος καταρτίσθηκε στην αλλοδαπή, κατατίθεται από τον κύριο του πλοίου και τηρείται από την αρμόδια λιμενική αρχή.

3. Η πράξη της νηολόγησης χρονολογείται και υπογράφεται από τον νηολόγο. Με βάση την πράξη νηολόγησης, εκδίδεται το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου.

4. Εγγράφονται, κατ' εξαίρεση, στο νηολόγιο του κράτους και πλοία καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων, εφόσον δρομολογούνται βάσει του Κώδικα θαλασσίων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών (ν. 4948/2022, Α' 125) ή εφόσον η εκμετάλλευσή τους προϋποθέτει την έκδοση εγγράφου εθνικότητας. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ορίζονται και άλλες κατηγορίες πλοίων κάτω των δέκα (10) κόρων που υπόκεινται κατ' εξαίρεση σε νηολόγηση.

5. Με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων διμερών διεθνών συνθηκών, ο κύριος νηολογούμενου πλοίου προσκομίζει, εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών από τη νηολόγηση, πιστοποιητικό διαγραφής από την αρμόδια αρχή του κράτους στο νηολόγιο του οποίου το πλοίο ήταν προηγουμένως εγγεγραμμένο, εφόσον η έκδοση του πιστοποιητικού διαγραφής προβλέπεται από το δίκαιο του κράτους αυτού. Η ισχύς της πράξης νηολόγησης δεν θίγεται από τη μη προσκόμιση πιστοποιητικού διαγραφής.

Άρθρο 4 Καταχώριση μη νηολογούμενων πλοίων

Με την επιφύλαξη της παρ. 4 του άρθρου 3, τα πλοία καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων καταχωρίζονται, κατά κατηγορίες, σε ειδικό δημόσιο βιβλίο μικρών πλοίων.

Άρθρο 5 Νηολόγηση στατικών ναυπηγημάτων

1. Σε νηολόγιο που τηρείται στις αρμόδιες λιμενικές αρχές καταχωρίζονται τα στατικά ναυπηγήματα ανεξαρτήτως ολικής χωρητικότητας ή εκτοπίσματος.

2. Σε ειδικό νηολόγιο που τηρείται στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά καταχωρίζονται στατικά ναυπηγήματα ανεξαρτήτως χωρητικότητας ή εκτοπίσματος που προορίζονται για εργασίες έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων, συμπεριλαμβανομένης της διύλισης και αποθήκευσης αυτών, ή παραλαβής, προσωρινής αποθήκευσης και επαναεριοποίησης φυσικού αερίου.

3. Η παρ. 2 του άρθρου 3 εφαρμόζεται αναλόγως και επί στατικών ναυπηγημάτων. Με βάση την πράξη νηολόγησης, εκδίδεται το έγγραφο εθνικότητας του στατικού ναυπηγήματος.

Άρθρο 6 Νηολόγηση ναυπηγούμενου

1. Στο νηολόγιο του κράτους μπορεί να νηολογηθεί πλοίο που ναυπηγείται ή πρόκειται να ναυπηγηθεί.

2. Για τη νηολόγηση πλοίου ως ναυπηγούμενου υποβάλλεται στην τηρούσα το νηολόγιο αρχή σύμβαση ναυπήγησης ή γραπτή δήλωση ναυπηγού ότι πρόκειται να κατασκευάσει ή κατασκευάζει πλοίο για λογαριασμό του.

3. Η πράξη της νηολόγησης αναγράφει το ναυπηγείο και τον τόπο ναυπήγησης, το όνομα και την ιθαγένεια του προσώπου για λογαριασμό του οποίου ναυπηγείται το πλοίο, διορισμό αντικλήτου που κατοικεί στην Ελλάδα, την ύλη από την οποία κατασκευάζεται το πλοίο, το όνομα ή άλλο διακριτικό γνώρισμά του, τα στοιχεία τεχνικής ταυτοποίησής του, το είδος της κινητήριας δύναμης, και αν πρόκειται για μηχανοκίνητο πλοίο, το είδος και τη δύναμη της μηχανής.

4. Τα πλοία του άρθρου 4 δεν εγγράφονται στο ειδικό δημόσιο βιβλίο, όσο τελούν υπό ναυπήγηση.

Άρθρο 7 Τηρούμενα βιβλία

1. Η αρμόδια για το νηολόγιο αρχή τηρεί υποθηκολόγιο και βιβλίο κατασχέσεων για τα πλοία και τα στατικά ναυπηγήματα. Τηρεί, επίσης, χωριστό βιβλίο κατασχέσεων αλλοδαπών πλοίων.

2. Οι διατάξεις που αφορούν στην τήρηση των νηολογίων, υποθηκολογίων και βιβλίων κατασχέσεων ελληνικών πλοίων εφαρμόζονται και στα νηολόγια, υποθηκολόγια και βιβλία κατασχέσεων των στατικών ναυπηγημάτων.

Άρθρο 8 Δημοσιότητα

1. Σε δημοσιότητα με καταχώριση στα οικεία βιβλία υποβάλλονται οι εξής πράξεις και στοιχεία:

(α) τίτλοι κτήσης κυριότητας πλοίου και στατικού ναυπηγήματος,

(β) οι δικαιοπραξίες και δικαστικές αποφάσεις που προβλέπονται στα άρθρα 14 και 15,

(γ) ναυτικές υποθήκες επί πλοίων και στατικών ναυπηγημάτων και εξαλείψεις αυτών,

(δ) συντηρητική κατάσχεση, δικαστική μεσεγγύηση και λοιπά συντηρητικά μέτρα, προσωρινές απαγορεύσεις απόπλου και λοιπές προσωρινές διαταγές, καθώς και η άρση αυτών,

(ε) αναγκαστικές κατασχέσεις επί πλοίων και στατικών ναυπηγημάτων,

(στ) διεκδικητικές αγωγές επί πλοίων και στατικών ναυπηγημάτων, οι οποίες καταχωρίζονται στη μερίδα του πλοίου ή στατικού ναυπηγήματος στο νηολόγιο,

(ζ) δηλώσεις εφοπλισμού και δηλώσεις ανάληψης εκμετάλλευσης από προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή,

(η) πράξεις σύστασης συμπλοιοκτησίας και διορισμού, παραίτησης και ανάκλησης διαχειριστή αυτής,

(θ) δήλωση εγκατάλειψης πλοίου από τον πλοιοκτήτη, δήλωση αμφισβήτησης της εγκατάλειψης από τον ασφαλιστή και η τελειοδική δικαστική απόφαση που εκδίδεται επ' αυτών,

(ι) απορριπτικές εκθέσεις επί αιτούμενων πράξεων ή εγγράφων,

(ια) έναρξη διαδικασίας αφερεγγυότητας του πλοιοκτήτη ή εφοπιστή σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα στοιχεία του διορισθέντος διαχειριστή αφερεγγυότητας και δήλωση για το αν πρόκειται για κύρια ή δευτερεύουσα διαδικασία.

2. Οι υποθήκες, οι διεκδικητικές αγωγές, καθώς και οι συντηρητικές και αναγκαστικές κατασχέσεις επί πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 καταχωρίζονται στο ειδικό δημόσιο βιβλίο του εν λόγω άρθρου.

Άρθρο 9 Ηλεκτρονική τήρηση βιβλίων νηολογίου και υποβολή εγγράφων με ηλεκτρονικά μέσα

1. Η τήρηση των βιβλίων, σύμφωνα με τα άρθρα 3 έως 8, καθώς και κάθε πράξη ή εγγραφή σε αυτά, μπορεί να γίνεται, εν όλω ή εν μέρει, με ηλεκτρονικά μέσα.

2. Τα υποβαλλόμενα στην τηρούσα το νηολόγιο και τα λοιπά βιβλία αρχή εγγράφα κάθε φύσης είναι δυνατόν να υποβάλλονται και με ηλεκτρονικά μέσα, εφόσον φέρουν εγκεκριμένη ηλεκτρονική υπογραφή. Το έγγραφο που έχει υποβληθεί με ηλεκτρονικά μέσα θεωρείται ότι κατατέθηκε, εφόσον επιστραφεί στον αποστολέα του εγγράφου από την αρμόδια αρχή ηλεκτρονική απόδειξη, που φέρει προηγμένη ή εγκεκριμένη ηλεκτρονική υπογραφή.

3. Η ανωτέρω αρχή μπορεί να χορηγεί σε ψηφιακή μορφή, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα, κάθε είδους πιστοποιητικά, βεβαιώσεις ή άλλα έγγραφα σχετικά με τις καταχωρίσεις στα οικεία βιβλία. Τα ηλεκτρονικά έγγραφα και πιστοποιητικά έχουν την ισχύ που προβλέπεται στο άρθρο 14 του ν. 4727/2020 (Α' 184).

4. Τα έγγραφα εθνικότητας πλοίου και στατικού ναυπηγήματος μπορούν επίσης να εκδίδονται με τη μορφή ηλεκτρονικού αρχείου.

Άρθρο 10 Τήρηση ηλεκτρονικού αρχείου

1. Η αρμόδια για το νηολόγιο και τα λοιπά βιβλία αρχή μπορεί να τηρεί ηλεκτρονικό αρχείο σχετικών εγγράφων που κατατίθενται, των εκθέσεων κατάθεσης και κάθε άλλου συναφούς ηλεκτρονικού εγγράφου που σχετίζεται με συγκεκριμένη πράξη ή εγγραφή.

2. Τα τηρούμενα ηλεκτρονικά αρχεία πρέπει να πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις ασφαλείας και να εγγυώνται ιδίως την ακεραιότητα, αυθεντικότητα, εμπιστευτικότητα και την ποιότητα των εγγράφων, καθώς και των δεδομένων και πληροφοριών που περιέχονται σε αυτά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

Άρθρο 11 Κυριότητα ναυπηγούμενου πλοίου

1. Η σύμβαση ναυπήγησης καταρτίζεται εγγράφως. Σε αυτήν εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα (π.δ. 456/1984, Α' 164) για τη μίσθωση έργου, εκτός από τα άρθρα 683, 693 και 695 αυτού.

2. Κύριος του ναυπηγούμενου πλοίου είναι ο ναυπηγός, εκτός αν συμφωνήθηκε διαφορετικά.

3. Αν ο κύριος του ναυπηγούμενου πλοίου καθορίζεται στη σύμβαση ναυπήγησης, η νηολόγηση του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 6, γίνεται στο όνομά του.

Άρθρο 12 Μεταβίβαση κυριότητας πλοίου

1. Για τη μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου και εκείνου που την αποκτά ότι μετατίθεται σε αυτόν η κυριότητα για νόμιμη αιτία. Καλόπιστη κτήση κυριότητας πλοίου από μεταβιβάζοντα μη κύριο δεν είναι δυνατή.

2. Η συμφωνία γίνεται εγγράφως και υποβάλλεται σε καταχώριση στο νηολόγιο. Η αποδοχή της πρότασης μπορεί να γίνει και με χωριστό έγγραφο. Αν το έγγραφο της συμφωνίας, της πρότασης ή της αποδοχής της πρότασης για τη μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου καταρτίζεται στην αλλοδαπή, απαιτείται νόμιμη θεώρηση.

3. Χωρίς την καταχώριση στο νηολόγιο σύμφωνα με την παρ.

2, δεν επέρχεται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου.

4. Η παρ. 3 εφαρμόζεται και για τη μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου που εγγράφεται στο ειδικό βιβλίο του άρθρου 4.

5. Επί πλειστηριασμού πλοίου, ο υπερθεματιστής δεν αποκτά την κυριότητα αυτού, αν ο καθ' ου η εκτέλεση οφειλέτης δεν είναι κύριος του πλοίου.

Άρθρο 13

Μεταβίβαση κυριότητας ναυπηγούμενου πλοίου

Το άρθρο 12 εφαρμόζεται και επί ναυπηγούμενου πλοίου, εφόσον αυτό έχει νηολογηθεί.

Άρθρο 14

Κτήση κυριότητας πλοίου με χρησικτησία

1. Όποιος νέμεται πλοίο για μία τριετία, με καλή πίστη και νόμιμο τίτλο προσηκόντως εγγεγραμμένο στο νηολόγιο, γίνεται κύριος αυτού.

2. Όποιος νέμεται πλοίο για μία δεκαετία γίνεται κύριος αυτού, από και δια της καταχώρισης τελεσίδικης δικαστικής απόφασης στο νηολόγιο.

Άρθρο 15

Δικαιοπραξίες αιτία θανάτου και δικαστικές αποφάσεις

Οι περ. 1 έως 4 του άρθρου 1192 και τα άρθρα 1193 έως 1195, 1197 και 1199 έως 1204 του Αστικού Κώδικα εφαρμόζονται αναλόγως και για τη μεταβίβαση της κυριότητας επί πλοίου.

Άρθρο 16

Εφαρμοστέο δίκαιο επί της κυριότητας στο πλοίο

1. Το δίκαιο της πολιτείας, της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο, διέπει τις προϋποθέσεις κτήσης κυριότητας και τις εξουσίες του κυρίου.

2. Σε περίπτωση αλλαγής σημαίας, εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της πολιτείας της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο κατά τον χρόνο της μεταβίβασης ή της επιβολής της αναγκαστικής κατάσχεσης.

3. Ως προς τα πλοία που δεν υπόκεινται σε νηολόγηση, εφαρμοστέο είναι το δίκαιο του τόπου καταχώρισής τους.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΕΜΠΡΑΓΜΑΤΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΥΠΟΘΗΚΕΣ

Άρθρο 17

Εμπράγματη ασφάλεια σε πλοίο

Η ναυτική υποθήκη (απλή και προτιμώμενη) και τα ναυτικά προνόμια εξασφαλίζουν τις ναυτικές απαιτήσεις.

Άρθρο 18

Απλή και προτιμώμενη ναυτική υποθήκη

1. Για την εξασφάλιση απαίτησης με προνομακή ικανοποίηση του δανειστή μπορεί να συσταθεί εμπράγματο δικαίωμα υποθήκης σε ξένο πλοίο (απλή ναυτική υποθήκη).

2. Έγκυρη είναι και η συμφωνία για τη σύσταση ναυτικής υποθήκης κατά την έννοια του άρθρου 26, προς μείζονα εξασφάλιση της απαίτησης του δανειστή, εφόσον το πλοίο έχει ολική χωρητικότητα πεντακοσίων (500) κόρων και άνω ή το στατικό ναυπηγέμα έχει ολική χωρητικότητα πεντακοσίων (500) κόρων και άνω ή εκτόπισμα χιλίων (1000) τόνων και άνω (προτιμώμενη ναυτική υποθήκη).

3. Η εξασφαλιζόμενη με ναυτική υποθήκη απαίτηση περιλαμβάνει το κεφάλαιο, τους δεδουλευμένους τόκους και, εφόσον συμφωνηθεί, τις δαπάνες.

4. Το δικαίωμα μπορεί να συσταθεί και σε ναυπηγούμενο πλοίο, εφόσον αυτό είναι νηολογημένο.

5. Ενέχυρο με βάση την ιδιωτική βούληση δεν μπορεί να συσταθεί σε πλοίο.

Άρθρο 19

Υποθήκη σε ιδανικό μέρος και σε επικαρπία - Υποθήκευση επί συμπλοιοκτησίας

1. Απλή ναυτική υποθήκη μπορεί να συσταθεί και σε ιδανικό μέρος πλοίου.

2. Αν το ιδανικό ποσοστό ανήκει σε συμπλοιοκτήτη, για την έγκυρη σύσταση απαιτείται συναίνεση τουλάχιστον των δύο τρίτων (2/3) των μερίδων της συμπλοιοκτησίας. Η συναίνεση παρέχεται με έγγραφο που έχει βέβαιη χρονολογία.

3. Με απόφαση των τεσσάρων πέμπτων (4/5) των μερίδων συμπλοιοκτησίας ή των δύο τρίτων (2/3) των μερίδων και δικαστική απόφαση μπορεί να εγγραφεί απλή ναυτική υποθήκη σε ολόκληρο το πλοίο.

4. Προτιμώμενη ναυτική υποθήκη συστήνεται μόνο σε ολόκληρο το πλοίο. Αν πρόκειται για πλοίο που ανήκει σε συμπλοιοκτησία, απαιτείται ομόφωνη απόφαση των μελών της συμπλοιοκτησίας.

5. Στην επικαρπία πλοίου μόνο απλή ναυτική υποθήκη μπορεί να παραχωρηθεί.

Άρθρο 20

Τίτλος κτήσης

Τίτλο για την απόκτηση υποθήκης σε πλοίο αποτελεί μόνο η ιδιωτική βούληση.

Άρθρο 21

Τίτλος απλής ναυτικής υποθήκης

1. Το δικαίωμα για απόκτηση απλής ναυτικής υποθήκης παρέχεται με δήλωση του κυρίου του πλοίου ή του επικαρπωτή ενώπιον συμβολαιογράφου.

2. Η δήλωση πρέπει να περιέχει, εκτός από τα απαιτούμενα σύμφωνα με το κοινό δίκαιο στοιχεία, την περιγραφή του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 3, τον αριθμό νηολογίου καθώς και τον διορισμό αντίκλητου με κατοικία στον τόπο όπου τηρείται το βιβλίο υποθηκών.

3. Για ναυπηγούμενο πλοίο απαιτούνται και τα στοιχεία που αναφέρονται στην παρ. 3 του άρθρου 6.

4. Αν δεν διοριστεί αντίκλητος ή η εξουσία του παύσει για οποιαδήποτε αιτία, οι σχετικές με την υποθήκη επιδόσεις μπορούν να γίνουν είτε στον εισαγγελέα πρωτοδικών, στην περιφέρεια του οποίου τηρείται το βιβλίο υποθηκών, είτε στον νηολόγο.

Άρθρο 22

Τίτλος προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης

1. Το δικαίωμα για απόκτηση προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης παρέχεται μόνο με σύμβαση μεταξύ του δανειστή και του κυρίου του πλοίου, που περιβάλλεται τον συμβολαιογραφικό τύπο στην ημεδαπή ή τον απαιτούμενο τύπο του τόπου κατάρτισης στην αλλοδαπή.

2. Στη σύμβαση περιέχονται τα στοιχεία της παρ. 2 του άρθρου 21.

Άρθρο 23

Χρόνος σύστασης ναυτικής υποθήκης

1. Η ναυτική υποθήκη συστήνεται από την εγγραφή της στο υποθηκολόγιο της περιφέρειας όπου είναι νηολογημένο το πλοίο ή, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4, στο ειδικό δημόσιο βιβλίο του εν λόγω άρθρου.

2. Αντίγραφο της υποθηκικής δήλωσης ή σύμβασης τηρείται από τον πλοίαρχο επί του πλοίου.

Άρθρο 24 Υποθηκική τάξη

1. Η χρονολογική τάξη εγγραφής της υποθήκης στο υποθηκολόγιο κατά το άρθρο 23, καθορίζει την προτεραιότητα οποιουδήποτε απλού ή προτιμώμενου ενυπόθηκου δανειστή.

2. Ναυτικές υποθήκες που εγγράφονται την ίδια ημέρα έχουν προτεραιότητα που αντιστοιχεί στη σειρά εγγραφής τους, η οποία είναι η ίδια με τη σειρά κατάθεσης της σχετικής αίτησης στην αρμόδια λιμενική αρχή.

Άρθρο 25 Χρήση ενυπόθηκου πλοίου

Ο εκμεταλλεύμενος ενυπόθηκο πλοίο έχει την υποχρέωση να χρησιμοποιεί αυτό με επιμέλεια και σύμφωνα με τους κανόνες τακτικής εκμετάλλευσης.

Άρθρο 26 Δικαιώματα προτιμώμενου ενυπόθηκου δανειστή

1. Στην προτιμώμενη ναυτική υποθήκη ο ενυπόθηκος δανειστής έχει το δικαίωμα να αναλάβει την εκμετάλλευση του πλοίου μόλις το χρέος καταστεί ληξιπρόθεσμο ή σε άλλες συμφωνηθείσες περιπτώσεις.

2. Στην προτιμώμενη ναυτική υποθήκη είναι έγκυρη η συμφωνία με την οποία παρέχονται στον ενυπόθηκο δανειστή και άλλα δικαιώματα εξασφάλισης της απαίτησής του, όπως είναι η εκποίηση του πλοίου χωρίς πλειστηριασμό.

3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων περί δημοσίων εγγράφων και δικαστικών συμβιβασμών του Κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2012 «για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις» (L 351/1), οι συμβάσεις δανείων, εκχωρήσεων, υποθηκών και οι δικαστικές αποφάσεις αποτελούν τίτλους εκτελεστούς στην Ελλάδα, χωρίς να περιαφθούν τον τύπο της εκτέλεσης.

Άρθρο 27 Ανάληψη και παύση εκμετάλλευσης

1. Η δήλωση ανάληψης της εκμετάλλευσης είναι έγγραφη και επιδίδεται στον οφειλέτη και τον πλοίαρχο. Επίσης γνωστοποιείται χωρίς υπαίτια βραδύτητα από τον προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή στην αρμόδια λιμενική αρχή, η οποία τη σημειώνει στο νηολόγιο και στο υποθηκολόγιο.

2. Επιτρέπεται η ανάληψη της εκμετάλλευσης κατά τη διάρκεια εκτελούμενου πλου και ο πλοίαρχος ολοκληρώνεται υποχρεωτικά από τον προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή.

3. Στο νηολόγιο και το υποθηκολόγιο σημειώνεται και η δήλωση του προτιμώμενου ενυπόθηκου δανειστή για την παύση της εκμετάλλευσης ή η δικαστική απόφαση που αναγνωρίζει την παύση. Η δήλωση αυτή επιδίδεται στον οφειλέτη και στον πλοίαρχο.

4. Οι έννομες συνέπειες έναντι τρίτων επέρχονται με την εγγραφή της σχετικής δήλωσης στα οικεία βιβλία.

5. Σε περίπτωση μη εκούσιας παράδοσης του πλοίου, ο ενυπόθηκος δανειστής αναλαμβάνει την εκμετάλλευση αυτού κατά τις διατάξεις περί αναγκαστικής εκτέλεσης. Ο ίδιος μπορεί να ζητήσει από το δικαστήριο του τόπου νηολόγησης του πλοίου την προσωρινή ρύθμιση κατάστασης ως προς τη χρήση του πλοίου.

Άρθρο 28 Έκταση εκμετάλλευσης

1. Με την ανάληψη της εκμετάλλευσης η κατοχή του πλοίου περιέρχεται στον προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή, ο οποίος εκμεταλλεύεται εφεξής αυτό για λογαριασμό του και προς τον σκοπό ικανοποίησης της απαίτησής του.

2. Η ανάληψη της εκμετάλλευσης παρέχει στον ενυπόθηκο δανειστή την εξουσία για κάθε ενέργεια και δικαιοπραξία συμφυή με την εκμετάλλευση πλοίου.

Άρθρο 29 Καταλογισμός προσόδων - Υποχρέωση λογοδοσίας

1. Οι πρόσοδοι που εισπράττονται από τον προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσης του πλοίου καταλογίζονται στην εξόφληση της απαίτησης μετά από την αφαίρεση κάθε σχετικής δαπάνης.

2. Ο ανωτέρω δανειστής υπέχει υποχρέωση λογοδοσίας.

Άρθρο 30 Εξόφληση απαίτησης

Η εξόφληση της απαίτησης που επέρχεται με οποιονδήποτε τρόπον επιφέρει την παύση της εκμετάλλευσης του πλοίου. Σε περίπτωση αμφισβήτησης της εξόφλησης, ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής υποχρεούται να παράσχει στον οφειλέτη κάθε στοιχείο σχετικό με την εκμετάλλευση.

Άρθρο 31 Δικαίωμα αναγκαστικής εκτέλεσης

Η ανάληψη της εκμετάλλευσης δεν εμποδίζει τον προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή να επιδώξει την εξόφληση του χρέους με επίσημη αναγκαστικής εκτέλεσης στο πλοίο.

Άρθρο 32 Δικαιώματα προηγούμενων κατά τάξη δανειστών

Σε περίπτωση ανάληψης της εκμετάλλευσης από προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή, κάθε άλλος ενυπόθηκος δανειστής που προηγείται κατά την υποθηκική τάξη δικαιούται να απαιτήσει την άμεση εξόφληση του χρέους.

Άρθρο 33 Ασφάλιση ενυπόθηκου πλοίου από δανειστή

1. Εφόσον δεν υπάρχει ήδη αντίστοιχη ασφαλιστική κάλυψη, ο ενυπόθηκος δανειστής δικαιούται να ασφαλίζει με δαπάνη του οφειλέτη το πλοίο κατά θαλάσσιων κινδύνων και κινδύνων πολέμου μέχρι αξίας ίσης με το ποσό του δανείου, προσαυξημένου κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).

2. Το ίδιο δικαίωμα υπάρχει και σε ναυπηγούμενο πλοίο για κινδύνους συναφείς με την κατασκευή του.

3. Αν ο οφειλέτης δεν αποδίδει στον ενυπόθηκο δανειστή τα καταβληθέντα από τον τελευταίο ασφαλιστρα, ο δανειστής δικαιούται να απαιτήσει την άμεση εξόφληση του χρέους. Το ίδιο ισχύει, αν το πλοίο καταστράφηκε ή υπέστη βλάβες που έχουν απομειώσει ουσιαστικά την αξία του, εκτός εάν οι βλάβες δεν οφείλονται σε πταίσμα του οφειλέτη και ο τελευταίος προσφέρει επαρκή ασφάλεια.

4. Το δικαίωμα της υποθήκης ασκείται και στο ασφάλισμα. Το άρθρο 1287 του Αστικού Κώδικα δεν εφαρμόζεται.

5. Ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να ασφαλίσει οποτεδήποτε το ίδιο συμφέρον που έχει επί του ενυπόθηκου πλοίου.

Άρθρο 34 Ακυρότητα εγγραφής υποθήκης

Μετά την εγγραφή αναγκαστικής κατάσχεσης στο νηολόγιο, η εγγραφή υποθήκης είναι άκυρη υπέρ εκείνου που επέβαλε την κατάσχεση και υπέρ των δανειστών που αναγγέλθηκαν. Το ίδιο ισχύει υπέρ αυτού που επέβαλε συντηρητική κατάσχεση.

Άρθρο 35 Υποχρεωτική ανάκληση υποθήκης σε πτώχευση

Η περ. δ' του άρθρου 117 του ν. 4738/2020 (Α' 207), περί υποχρεωτικής ανάκλησης, εφαρμόζεται και στις ναυτικές υποθήκες.

Άρθρο 36**Μετανηολόγηση - Μετονομασία ενυπόθηκου πλοίου**

1. Απαγορεύεται η αλλαγή του λιμένα νηολόγησης (μετανηολόγηση) ή η μετονομασία ενυπόθηκου πλοίου χωρίς την έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών.

2. Το νέο όνομα, ο νέος λιμένας νηολόγησης και η έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών καταχωρίζονται στο νηολόγιο και το υποθηκολόγιο με μέριμνα της αρμόδιας λιμενικής αρχής.

Άρθρο 37**Ακυρότητα εκποίησης πλοίου**

Εκπαινητική δικαιοπραξία ενυπόθηκου πλοίου που επιφέρει απώλεια της ελληνικής εθνικότητας, εφόσον έγινε χωρίς την έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών, είναι άκυρη.

Άρθρο 38**Διατήρηση υποθήκης**

1. Απλή ή προτιμώμενη υποθήκη που έχει καταχωρισθεί σε δημόσιο βιβλίο σύμφωνα με το δίκαιο της προηγούμενης σημαίας του πλοίου, εξακολουθεί να διατηρεί την ισχύ της κατά τον χρόνο κτήσης της ελληνικής εθνικότητας, εφόσον εγγραφεί στο ελληνικό υποθηκολόγιο εντός εξήντα (60) ημερών από τη νηολόγηση.

2. Η κατά τα ως άνω εγγραφή της υποθήκης διασφαλίζει την τάξη που είχε κατά τον χρόνο εγγραφής στο προηγούμενο νηολόγιο.

Άρθρο 39**Επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων**

Η παραχώρηση προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης σε πλοίο ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων, σύμφωνα με το ν.δ. 2687/1953 (Α' 317) δεν θίγεται από τις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 40**Ανάλογη εφαρμογή**

Οι σχετικές με την υποθήκη διατάξεις του Αστικού Κώδικα εφαρμόζονται αναλόγως για τα μη ρυθμιζόμενα με τον παρόντα τίτλο.

Άρθρο 41**Περαιτέρω σύσταση προτιμώμενης υποθήκης**

Με προεδρικό διάταγμα, μετά από πρόταση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Δικαιοσύνης, μπορεί να προβλέπεται η σύσταση προτιμώμενης υποθήκης και σε πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των πεντακοσίων (500) κόρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ**Άρθρο 42****Προνομιούχες απαιτήσεις**

1. Από τις απαιτήσεις κατά προσώπου που εκμεταλλεύεται πλοίο για δικό του λογαριασμό, εξοπλίζονται με προνόμιο επί του πλοίου από τη γέννησή τους μόνο:

α) οι συναφείς προς τη ναυσιπλοΐα φόροι, τα βαρύνοντα το πλοίο τέλη και δικαιώματα, κατά το τελευταίο, πριν την αναγκαστική κατάσχεση, εξάμηνο, και τα έξοδα συντήρησης του πλοίου από τον κατάπλου του στον λιμένα όπου κατασχέθηκε (πρώτη τάξη),

β) οι απαιτήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος που πηγάζουν από τη σύμβαση της ναυτικής εργασίας τους και οι απαιτήσεις των φορέων της κοινωνικής ασφάλισής τους, στην έκταση που προσδιορίζεται από τις εκάστοτε ισχύουσες ειδικές διατάξεις (δευτέρα τάξη),

γ) τα έξοδα και οι αμοιβές λόγω επιθαλάσσιας αρωγής (τρίτη τάξη) και

δ) οι οφειλόμενες στα πλοία, τους επιβάτες και τα φορτία αποζημιώσεις λόγω σύγκρουσης ή πρόσκρουσης πλοίων (τέταρτη τάξη).

2. Τα προνόμια προηγούνται κάθε υποθήκης.

3. Οι απαιτήσεις της παρ. 1 κατατάσσονται στον πίνακα διανομής μετά την αφαίρεση των εξόδων του επισπεύσαντος τον πλειστηριασμό, που έγιναν προς το κοινό συμφέρον των δανειστών, συμπεριλαμβανομένης της επιβαλλόμενης από τον νόμο δαπάνης φύλαξης του πλοίου.

Άρθρο 43**Κατάταξη προνομιούχων απαιτήσεων**

1. Οι προνομιούχες απαιτήσεις της ίδιας τάξης κατατάσσονται συμέτρως.

2. Στις απαιτήσεις της τρίτης τάξης οι μεταγενέστερες προηγούνται των προγενέστερων. Κατ' εξαίρεση, προνόμια που εξασφαλίζουν απαιτήσεις από την τελευταία πριν από τον πλειστηριασμό αρωγής ή διάσωσης του πλοίου προηγούνται όλων των προνομίων που επιβάρυναν το πλοίο πριν τη διενέργεια των αντίστοιχων πράξεων αρωγής ή διάσωσης. Απαιτήσεις της τρίτης τάξης που αφορούν στο ίδιο συμβάν κατατάσσονται συμέτρως.

Άρθρο 44**Απόσβεση προνομίου
λόγω συμβατικής εκποίησης πλοίου**

1. Αν το πλοίο εκποιηθεί συμβατικά, το προνόμιο εξακολουθεί να υφίσταται, εφόσον με δικαστική απόφαση αναγνωριστεί έναντι αυτού που το απέκτησε, κατόπιν άσκησης σχετικής αγωγής μέσα σε αποσβεστική προθεσμία τριών (3) μηνών από την εγγραφή της εκπαινητικής σύμβασης στο νηολόγιο.

2. Προκειμένου περί προνομιούχων απαιτήσεων από τη σύμβαση εργασίας του πλοιάρχου και του πληρώματος, η προθεσμία της παρ. 1 είναι ένα (1) έτος από την εγγραφή της εκπαινητικής σύμβασης στο νηολόγιο.

Άρθρο 45**Απόσβεση προνομίου με τον πλειστηριασμό πλοίου**

1. Εκτός των γενικών λόγων, το προνόμιο αποσβέννυται και με την εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.

2. Στην περίπτωση της παρ. 1 οι απαιτήσεις που αναγγέλθηκαν, ανεξαρτήτως της κατάταξής τους ή μη, παύουν να βαρύνουν το πλοίο.

Άρθρο 46**Προνόμιο επί του ασφαλισματος**

Το προνόμιο δεν ασκείται επί του ασφαλισματος.

Άρθρο 47**Εφαρμοστέο δίκαιο**

1. Τα ναυτικά προνόμια, οι ναυτικές υποθήκες και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου διέπονται από το δίκαιο που καθορίζεται στο άρθρο 16.

2. Ως προς την κατάταξη των προνομιούχων απαιτήσεων εφαρμόζεται το δίκαιο του τόπου εκτέλεσης.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'**
ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ**Άρθρο 48****Έννοια πλοιοκτήτη**

Με την επιφύλαξη ειδικότερων ορισμών που περιέχονται σε κυρωθείσες διεθνείς συμβάσεις, πλοιοκτήτης είναι το φυσικό ή

νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται δικό του πλοίο, στο όνομα και για λογαριασμό του.

Άρθρο 49 **Ευθύνη πλοιοκτήτη**

1. Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται από τις δικαιοπραξίες τις οποίες επιχείρησε ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που ανατέθηκαν σε αυτόν.

2. Επίσης ευθύνεται από τις αδικοπραξίες, τις οποίες διέπραξε ο πλοίαρχος, το πλήρωμα ή ο πλοηγός κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που τους ανατέθηκαν, με την επιφύλαξη του ναυτικού πταίσματος στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων.

3. Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου του 1976/1996 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, (Διεθνής Σύμβαση Περιορισμού), η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1923/1991 (Α' 13), όπως εκάστοτε ισχύει, και το Κεφάλαιο Β' του Ένατου Μέρους του παρόντος.

Άρθρο 50 **Ευθύνη επί μεταβίβασης κυριότητας πλοίου από τον πλοιοκτήτη**

Σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας πλοίου από τον πλοιοκτήτη, το άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα δεν εφαρμόζεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' **ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ**

Άρθρο 51 **Έννοια και χαρακτηριστικά συμπλοιοκτησίας**

1. Όταν συγκύριοι πλοίου εκμεταλλεύονται αυτό από κοινού (συμπλοιοκτησία), εφαρμόζεται το παρόν Κεφάλαιο και συμπληρωματικά οι διατάξεις περί ομόρρυθμης εταιρείας.

2. Αν δεν συνάγεται κάτι άλλο από τη μερίδα του πλοίου, τεκμαίρεται ότι οι συγκύριοι του πλοίου συνεκμεταλλεύονται αυτό.

3. Η συμπλοιοκτησία έχει ικανότητα δικαίου και πτωχευτική ικανότητα.

4. Συμφωνίες μεταξύ συμπλοιοκτητών με περιεχόμενο διαφορετικό από τις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου, εφόσον επιτρέπονται, καταρτίζονται εγγράφως.

5. Συμπλοιοκτησία μπορεί να υπάρξει και επί ναυπηγούμενου πλοίου που έχει νηολογηθεί.

Άρθρο 52 **Σχέσεις των συμπλοιοκτητών - Συμμετοχή στις δαπάνες**

1. Εκτός αν συμφωνείται διαφορετικά, οι αποφάσεις σε ζητήματα που αφορούν στη συμπλοιοκτησία λαμβάνονται κατά πλειοψηφία του συνόλου των μερίδων.

2. Αν η εκμετάλλευση του πλοίου δυσχεραίνεται ουσιαστικά, διότι δεν είναι εφικτή η επίτευξη πλειοψηφίας, το δικαστήριο μπορεί, δικάζοντας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, ύστερα από αίτηση οποιουδήποτε συμπλοιοκτήτη, και με κλήση των λοιπών συμπλοιοκτητών, εκτός αν αυτό είναι δυσχερές, να διατάξει τον διορισμό προσωρινού διαχειριστή ή την εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.

3. Εκτός αν συμφωνείται διαφορετικά, οι συμπλοιοκτήτες συμμετέχουν στα κέρδη, τις ζημίες και τις δαπάνες της συμπλοιοκτησίας κατά τον λόγο της μερίδας τους.

Άρθρο 53 **Διαχείριση και εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας - Υποχρέωση λογοδοσίας**

1. Η παρ. 1 του άρθρου 52 ισχύει και ως προς τις σχέσεις της συμπλοιοκτησίας με τους τρίτους.

2. Η διαχείριση και εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας μπορεί να ανατεθεί σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, συμπλοιοκτήτες ή μη, είτε με την εταιρική σύμβαση, είτε με απόφαση των συμπλοιοκτητών. Σε περίπτωση ορισμού περισσότερων διαχειριστών, αυτοί ενεργούν ομόφωνα.

3. Ο διορισμός, η παραίτηση ή η ανάκληση του διαχειριστή προβάλλονται στους τρίτους μόνον εφόσον σημειωθούν στη μερίδα του πλοίου.

4. Ο πλοίαρχος ακολουθεί τις οδηγίες μόνον του διαχειριστή.

5. Ο διαχειριστής έχει υποχρέωση να τηρεί ίδια βιβλία για τη διαχείριση της συμπλοιοκτησίας και να φυλάσσει τα δικαιολογητικά έγγραφα της διαχείρισης. Λογοδοτεί σε κάθε συμπλοιοκτήτη, εφόσον του ζητηθεί.

Άρθρο 54 **Ευθύνη συμπλοιοκτητών**

1. Οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται έναντι των τρίτων κατά τον λόγο της μερίδας τους.

2. Συμφωνίες για περιορισμό ή αποκλεισμό της ευθύνης, όπως αυτή ορίζεται στην παρ. 1, δεν ισχύουν έναντι των τρίτων.

Άρθρο 55 **Μεταβίβαση πλοίου ή μερίδας - Αποτελέσματα**

1. Για τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου απαιτείται απόφαση των συμπλοιοκτητών που συγκεντρώνει πλειοψηφία τουλάχιστον τεσσάρων πέμπτων (4/5) του συνόλου των μερίδων. Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται το άρθρο 12.

2. Κάθε ένας από τους συμπλοιοκτήτες μπορεί να εκποιήσει ελεύθερα τη μερίδα του επί του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 12. Αντίθετη συμφωνία ενεργεί μόνο ενοχικώς. Ο αποκτών υπεισέρχεται αυτοδίκαια στη σύμβαση για τη συμπλοιοκτησία.

3. Συμβατική εκποίηση μερίδας επί του πλοίου που επιφέρει απώλεια της ελληνικής εθνικότητας είναι άκυρη, αν γίνεται χωρίς την έγγραφη συναίνεση των συμπλοιοκτητών που συγκεντρώνουν τουλάχιστον τα τέσσερα πέμπτα (4/5) των μερίδων. Μνεία της δήλωσης συναίνεσης περιλαμβάνεται στην πράξη της διαγραφής.

4. Ο μεταβιβάσας και ο αποκτών ευθύνονται σε ολόκληρο, κατά τον λόγο της μεταβιβαθείσας μερίδας, για αξιώσεις κατά της συμπλοιοκτησίας που γεννήθηκαν μέχρι την καταχώριση της μεταβίβασης στη μερίδα του πλοίου.

Άρθρο 56 **Εκποίηση πλοίου με άδεια του δικαστηρίου**

1. Κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει από το δικαστήριο να επιτρέψει την εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό, εάν τούτο κατέστη ανίκανο προς πλουν ή αν συντρέχει άλλος σπουδαίος λόγος.

2. Ο πλειστηριασμός ενεργείται εντός έξι (6) μηνών από την τελεσδικία της απόφασης, σύμφωνα με τις διατάξεις για την αναγκαστική εκποίηση πλοίων.

Άρθρο 57 **Έξοδος συμπλοιοκτήτη**

1. Αν ληφθεί απόφαση για την επισκευή ή μετασκευή του πλοίου σε μεγάλη έκταση ή για σύσταση κεφαλαίου περιορισμού ευθύνης σύμφωνα με το Κεφάλαιο Β' του Ενάτου Μέρους, κάθε συμπλοιοκτήτης που δεν συναίνεσε, μπορεί να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του προς εκτέλεση της απόφασης, διαθέτοντας, χωρίς αποζημίωση, τη μερίδα του υπέρ των λοιπών συμπλοιοκτητών, κατά τον λόγο των μερίδων τους. Το δικαίωμα παραχώρησης ασκείται, εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης, με δήλωση που επιδίδεται στους λοιπούς συμπλοιοκτήτες και καταχωρίζεται στο νηολόγιο.

2. Συμπλοιοκτήτης ο οποίος είναι και μέλος του πληρώματος, αν απολυθεί, έχει δικαίωμα να ζητήσει την εξαγορά της μερίδας του από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες. Το τίμημα καθορίζεται

από το δικαστήριο με τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας μετά από τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης. Η κυριότητα μεταβιβάζεται, εφόσον το τίμημα καταβληθεί στον δικαιούχο ή γίνει δημόσια κατάθεσή του.

Άρθρο 58
Συντρέχουσα δικαιοδοσία

Για τις διαφορές τις σχετικές με τη συμπλοικκτησία αρμόδιο είναι και το δικαστήριο του λιμένα νηολόγησης ή καταχώρισης του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Άρθρο 59
Έννοια εφοπλιστή

Εφοπλιστής είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό πλοίο που ανήκει σε άλλον.

Άρθρο 60
Δημοσιότητα εφοπλισμού

1. Ο εφοπλιστής δηλώνει τη σχέση εφοπλισμού από κοινού με τον κύριο του πλοίου στη λιμενική αρχή του τόπου νηολόγησης, εγγράφως ή με ηλεκτρονικά μέσα. Η υποβολή χωριστών δηλώσεων είναι δυνατή.

2. Η δήλωση που περιλαμβάνει το όνομα, την ιθαγένεια και την κατοικία του εφοπλιστή, τη διάρκεια της εκμετάλλευσης, καθώς και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, καταχωρίζεται στο νηολόγιο και σημειώνεται στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου.

3. Εάν δεν γίνει καταχώριση της δήλωσης, ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι εκμεταλλεύεται τούτο για λογαριασμό του.

4. Η διαγραφή της σχέσης εφοπλισμού από το νηολόγιο γίνεται είτε με κοινή δήλωση των μερών, είτε με δικαστική απόφαση.

5. Η σχέση εφοπλισμού που καταχωρίστηκε στο νηολόγιο ισχύει, μεταξύ του αποκτώντος και του εφοπλιστή, και μετά τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά στη σύμβαση εφοπλισμού.

6. Οι ανωτέρω καταχωρίσεις γίνονται στο ειδικό δημόσιο βιβλίο του άρθρου 4 για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.

Άρθρο 61
Διορισμός πλοιάρχου

Ο εφοπλιστής, αν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, διορίζει τον πλοίαρχο.

Άρθρο 62
Ευθύνη εφοπλιστή

Ο εφοπλιστής ευθύνεται σύμφωνα με το άρθρο 49.

Άρθρο 63
Ευθύνη του κυρίου του πλοίου

1. Οι απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό πλοίου, με εξαίρεση τις απαιτήσεις από σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, ασκούνται και κατά του κυρίου αυτού, υπό τους όρους των παρ. 2 και 3 του παρόντος.

2. Εφόσον οι απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό υπόκεινται σε περιορισμό κατά την έννοια της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, όπως εκάστοτε ισχύει, ο κύριος ευθύνεται μέχρι των ορίων που προβλέπονται στη Σύμβαση.

3. Εφόσον οι απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό δεν υπόκεινται σε περιορισμό κατά την έννοια της Διεθνούς Σύμβασης της παρ. 2, ο κύριος ευθύνεται δια του πλοίου και μέχρι την αξία αυτού. Σε περίπτωση πλειστηριασμού, ο κύριος ευθύ-

νεται μέχρι την αξία του εκπλειστηριασματος, εφόσον ήταν κύριος κατά τον χρόνο της γένεσης των απαιτήσεων και επιβολής της αναγκαστικής κατάσχεσης στο πλοίο.

4. Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις ανωτέρω απαιτήσεις διέπεται από το δίκαιο που αρμόζει στη σχέση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

Άρθρο 64
Έννοια διαχείρισης πλοίου

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής μπορεί να αναθέτει σε τρίτο (διαχειριστή) την ολική ή μερική διαχείριση του πλοίου, έναντι αμοιβής. Η διαχείριση του πλοίου μπορεί να είναι τεχνική, εμπορική ή και τα δύο.

2. Η σχέση που συνδέει τον διαχειριστή πλοίου με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή είναι μίσθωση ανεξαρτήτων υπηρεσιών.

Άρθρο 65
Ευθύνη διαχειριστή πλοίου

1. Έναντι των τρίτων, ο διαχειριστής πλοίου ενεργεί ως άμεσος αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή σύμφωνα με τις διατάξεις περί αντιπροσωπείας του Αστικού Κώδικα, εκτός εάν διεθνής σύμβαση ή ειδικός νόμος ορίζουν διαφορετικά.

2. Ο διαχειριστής πλοίου έχει προσωπική ευθύνη, όταν δεν δηλώνει ρητά σε τρίτους ότι ενεργεί για τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή και δεν συνάγεται τούτο από τις περιστάσεις, καθώς και όταν η δικαιοπραξία υπερβαίνει τα όρια της εξουσίας του.

3. Ο διαχειριστής δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του με βάση τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού όπως εκάστοτε ισχύει και το Κεφάλαιο Β' του Ένατου Μέρους του παρόντος.

Άρθρο 66
Έννοια ναυτικού πράκτορα - Σύμβαση ναυτικής πρακτορείας

1. Ναυτικός πράκτορας είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες πρακτορείας στο πλοίο ή και στο φορτίο.

2. Για την κατάρτιση σύμβασης ναυτικής πρακτορείας δεν απαιτείται η τήρηση έγγραφου τύπου. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να ζητήσει την έγγραφη κατάρτιση της σύμβασης.

3. Με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων, στη σύμβαση ναυτικής πρακτορείας εφαρμόζεται αναλόγως το π.δ. 219/1991 (Α' 81), περί εμπορικής αντιπροσωπείας.

Άρθρο 67
Αξιώσεις ναυτικού πράκτορα - Ευθύνη

1. Ο ναυτικός πράκτορας δικαιούται αμοιβής για τις υπηρεσίες του και απόδοσης των σχετικών δαπανών του.

2. Ο ναυτικός πράκτορας ευθύνεται κατά την εκτέλεση των εργασιών του για κάθε πταίσμα.

Άρθρο 68
Αντιπροσωπευτική εξουσία ναυτικού πράκτορα

1. Ο ναυτικός πράκτορας ενεργεί στο όνομα και για λογαριασμό του εντολέα του.

2. Περιορισμοί της αντιπροσωπευτικής εξουσίας του ναυτικού πράκτορα αντιτάσσονται στους τρίτους, εφόσον οι τρίτοι τους γνώριζαν ή, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων, όφειλαν να τους γνωρίζουν.

3. Αναφορικά με τις υποθέσεις που του ανατίθενται, ο ναυτικός πράκτορας είναι αντίκλητος του εντολέα του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΕΥΘΥΝΗΣ

Άρθρο 69 Ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο

1. Η ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο διέπεται αποκλειστικά από τη Διεθνή Σύμβαση του 1992 αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο, όπως κυρώθηκε με το π.δ. 197/1995 (Α' 106) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Διεθνής Σύμβαση ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο).

2. Με την επιφύλαξη ειδικότερων ρυθμίσεων, για ζημίες ρύπανσης που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης της παρ. 1, εφαρμόζονται τα άρθρα 49 και 62 του παρόντος.

3. Η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης και σύστασης κεφαλαίου, δυνάμει του άρθρου VI της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο, διέπεται από το Κεφάλαιο Β' του Ένατου Μέρους του παρόντος.

Άρθρο 70 Ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης

1. Η ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης διέπεται αποκλειστικά από τη Διεθνή Σύμβαση του 2001 αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, όπως κυρώθηκε με τον ν. 3393/2005 (Α' 242) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Διεθνής Σύμβαση ευθύνης για πετρέλαιο κίνησης).

2. Με την επιφύλαξη ειδικότερων ρυθμίσεων, για ζημίες ρύπανσης που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης της παρ. 1, εφαρμόζονται τα άρθρα 49 και 62 του παρόντος.

3. Η ευθύνη για τις αναφερόμενες στις παρ. 1 και 2 ζημίες περιορίζεται με βάση τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού, όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα. Η διαδικασία περιορισμού και σύστασης κεφαλαίου διέπεται από το Κεφάλαιο Β' του Ένατου Μέρους του παρόντος.

Άρθρο 71 Ευθύνη για ζημίες από τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών

1. Η ευθύνη για ζημίες από τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών διέπεται αποκλειστικά από τη Διεθνή Σύμβαση του 2010 αναφορικά με την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημίες σχετικές με τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Διεθνής Σύμβαση ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες).

2. Με την επιφύλαξη ειδικότερων ρυθμίσεων, για ζημίες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης της παρ. 1, εφαρμόζονται τα άρθρα 49 και 62 του παρόντος.

3. Η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης και σύστασης κεφαλαίου δυνάμει του άρθρου 9 της διεθνούς σύμβασης της παρ. 1, διέπεται από το Κεφάλαιο Β' του Ένατου Μέρους του παρόντος.

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ ΝΑΥΛΩΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΟΡΙΣΜΟΣ - ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 72 Έννοια

Με τη σύμβαση ναύλωσης ο εκναυλωτής παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος (ναύλος) τη χρήση πλοίου στον ναυλωτή για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς πράγματος ή προσώπων ή άλλο συμφωνηθέντα σκοπό.

Άρθρο 73 Δικαιοπρακτική αυτονομία

Το περιεχόμενο της σύμβασης ναύλωσης καθορίζεται ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα.

Άρθρο 74 Κατάρτιση της σύμβασης ναύλωσης

1. Για τη σύναψη της σύμβασης ναύλωσης δεν απαιτείται η τήρηση τύπου. Η απόδειξη των όρων της γίνεται εγγράφως ή με ηλεκτρονικό μέσο (ναυλοσύμφωνο).

2. Σε περίπτωση έκδοσης φορτωτικής σε εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης (φορτωτική ναυλοσύμφωνου), οι όροι του ναυλοσύμφωνου διέπουν τη σχέση των συμβαλλομένων στη σύμβαση ναύλωσης μερών. Στις σχέσεις με τρίτους ισχύει το Πέμπτο Μέρος.

3. Τα συμβαλλόμενα στη ναύλωση μέρη μπορούν να συμφωνούν εκ των προτέρων, με αναφορά στο ναυλοσύμφωνο, ότι οι μεταξύ τους σχέσεις διέπονται από τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές με τα μεταγενέστερα Πρωτόκολλα αυτής, όπως κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 2107/1992 (Α' 203) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ).

Άρθρο 75 Ερμηνεία της σύμβασης ναύλωσης

Κατά την ερμηνεία των όρων της σύμβασης ναύλωσης αναζητείται η αληθινή βούληση των συμβαλλομένων μερών, όπως αυτή δηλώθηκε στη σύμβαση, λαμβανομένων υπόψη της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών στην οικεία αγορά. Σε περίπτωση αντίφασης όρων που περιλαμβάνονται στην ίδια σύμβαση, προκρίνεται η ερμηνεία που διασφαλίζει την ενότητα της σύμβασης.

Άρθρο 76 Υποναύλωση

1. Η υποναύλωση του πλοίου από τον ναυλωτή επιτρέπεται, εκτός εάν τα μέρη στη ναύλωση συμφωνήσουν διαφορετικά.

2. Ο υποναυλωτής υπέχει έναντι του εκναυλωτή τις υποχρεώσεις του ναυλωτή που προβλέπονται στον παρόντα. Ο ναυλωτής ευθύνεται έναντι του εκναυλωτή για το πταίσμα του υποναυλωτή.

3. Σε περίπτωση μη καταβολής του ναύλου από τον ναυλωτή, ο εκναυλωτής ειδοποιεί τον υποναυλωτή για την ύπαρξη και το ύψος της απαίτησής του κατά του ναυλωτή και τον καλεί να καταβάλει σε αυτόν τον υποναύλο. Από τον χρόνο της ειδοποίησης, ο εκναυλωτής έχει ευθεία αξίωση κατά του υποναυλωτή έως το ποσό που ο τελευταίος οφείλει στον ναυλωτή.

Άρθρο 77 Είδη ναύλωσης

1. Τα κύρια είδη της σύμβασης ναύλωσης, που ρυθμίζονται στα άρθρα 93 έως 116 είναι:

- (α) η ναύλωση κατά χρόνο (χρονοναύλωση),
- (β) η ναύλωση κατά πλου (ταξίδι),
- (γ) η ναύλωση γυμνού πλοίου, και
- (δ) η ναύλωση-πλάισιο.

2. Δεν αποκλείεται σύμβαση ναύλωσης με διαφορετικά χαρακτηριστικά ή με συνδυασμό των κύριων χαρακτηριστικών των αναφερομένων στην παρ. 1 συμβάσεων.

3. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το είδος της ναύλωσης και οι απορρέουσες από αυτό συνέπειες κρίνονται από τα κύρια χαρακτηριστικά της, όπως αυτά προκύπτουν από τη συμφωνία των μερών.

4. Η ναύλωση μπορεί να είναι ολική ή μερική, εκτός αν ειδικές διατάξεις ορίζουν διαφορετικά.

5. Σε περίπτωση μερικής ναύλωσης, είναι δυνατή η ναύλωση είτε συγκεκριμένου ποσοστού χωρητικότητας είτε συγκεκριμένου αποθηκευτικού χώρου του πλοίου.

6. Με την επιφύλαξη ειδικότερης ρύθμισης, τα άρθρα 78 έως 92 εφαρμόζονται σε όλα τα είδη ναύλωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ

Άρθρο 78 Υποχρέωση παράδοσης του πλοίου

1. Ο εκναυλωτής υποχρεούται, κατόπιν σχετικής ειδοποίησης, να παραχωρήσει το συμφωνημένο πλοίο στον ναυλωτή κατά τόπο και χρόνο σύμφωνα με τη σύμβαση ναύλωσης (παράδοση).

2. Εάν στη σύμβαση ναύλωσης το πλοίο δεν εξατομικεύεται, το δικαίωμα επιλογής ανήκει στον εκναυλωτή.

3. Σε περίπτωση που οι όροι ως προς τον συμφωνημένο χρόνο ή τόπο παράδοσης του πλοίου δεν τηρήθηκαν ή κατέστη απολύτως βέβαιο ότι δεν θα τηρηθούν, εάν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, ο ναυλωτής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ναύλωσης. Σε περίπτωση πταίσματος του εκναυλωτή, δεν αποκλείεται η αποκατάσταση ζημίας που υπέστη ο ναυλωτής κατά τις κοινές διατάξεις.

4. Εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης από τρίτο δεν είναι δυνατή χωρίς τη συναίνεση του ναυλωτή.

Άρθρο 79 Υποχρέωση αξιοπλοΐας

1. Ο εκναυλωτής υποχρεούται, πριν και κατά την έναρξη του πλου, να επιδείξει την προσήκουσα επιμέλεια για να έχει το πλοίο αξιόπλοο ως προς τη συμφωνημένη χρήση. Αντίθετη συμφωνία των μερών που να καθιστά ευνοϊκότερη τη θέση του εκναυλωτή δεν είναι δυνατή.

2. Πρόσθετοι όροι καταλληλότητας, σύμφωνα με τη σύμβαση ναύλωσης, δεν θίγουν τον χαρακτηρισμό του πλοίου ως αξιόπλοου.

3. Εάν απαιτούνται ειδικά μέτρα διατήρησης του φορτίου, ο εκναυλωτής δεν φέρει ευθύνη για ζημία στο φορτίο, σε περίπτωση που αυτά δεν του γνωστοποιήθηκαν εγκαίρως και με σαφήνεια από τον φορτωτή ή τον ναυλωτή.

Άρθρο 80 Ετοιμότητα προς φόρτωση

1. Ο εκναυλωτής οφείλει να έχει το πλοίο έτοιμο προς φόρτωση κατά τον συμφωνημένο χρόνο και στον συμφωνημένο τόπο.

2. Κατά την άφιξη του πλοίου στον λιμένα φόρτωσης ο εκναυλωτής υποχρεούται να ειδοποιήσει τον ναυλωτή ή άλλα πρόσωπα που θα του υποδείξει ο τελευταίος, με οποιοδήποτε πρόσφορο τρόπο, για την ετοιμότητα του πλοίου προς φόρτωση (ειδοποίηση ετοιμότητας προς φόρτωση).

3. Η υποχρέωση της παρ. 2 ισχύει και κατά την άφιξη στον λιμένα εκφόρτωσης.

Άρθρο 81 Έκδοση φορτωτικής

1. Ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκδώσει φορτωτική, εφόσον τούτο ζητηθεί από τον ναυλωτή, με λήπτη πρόσωπο που του υποδεικνύει ο τελευταίος.

2. Ως προς το περιεχόμενο και τις λειτουργίες της φορτωτικής ισχύουν τα άρθρα 122 έως 131.

Άρθρο 82 Απαγόρευση φόρτωσης επί του καταστρώματος

Η φόρτωση επί του καταστρώματος απαγορεύεται, εκτός αν συμφωνείται διαφορετικά ή συνιστά συνήθη ναυτιλιακή πρακτική.

Άρθρο 83 Απαγόρευση μεταφόρτωσης

Η μεταφόρτωση φορτίου απαγορεύεται, εκτός εάν συμφωνείται διαφορετικά ή επιβάλλεται από τις περιστάσεις.

Άρθρο 84 Υποχρέωση παράδοσης του φορτίου

1. Ο εκναυλωτής παραδίδει το φορτίο στον ναυλωτή ή στο υποδεικνυόμενο από αυτόν πρόσωπο.

2. Εάν έχει εκδοθεί φορτωτική ή άλλο ισοδύναμο έγγραφο μεταφοράς, η παράδοση γίνεται στο νομιμοποιούμενο πρόσωπο σύμφωνα με τα άρθρα 121, 126, την παρ. 3 του άρθρου 127 και τις παρ. 1 και 3 του άρθρου 144.

3. Εάν, κατ' εκτέλεση οδηγιών του ναυλωτή, το φορτίο παραδοθεί σε μη νομιμοποιούμενο πρόσωπο, ο ναυλωτής υποχρεούται να αποκαταστήσει τη ζημία που προκαλείται στον εκναυλωτή από το γεγονός αυτό.

Άρθρο 85 Ευθύνη εκναυλωτή

1. Ο εκναυλωτής ευθύνεται απέναντι στον ναυλωτή ή στον δικαιούχο του φορτίου για κάθε ζημία από απώλεια ή βλάβη στο μεταφερόμενο φορτίο ή σε σχέση με αυτό, κατά τα άρθρα 3, 4, 4β και 6 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν.

2. Για τις ζημίες της παρ. 1, ο εκναυλωτής δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν. Εάν η καθυστέρηση προκάλεσε οικονομική ζημία, η αποζημίωση δεν δύναται να υπερβεί ποσό ίσο με το τριπλάσιο του καταβλητέου ναύλου.

3. Με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων, ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε άλλη ζημία που υφίσταται ο ναυλωτής από την υπαίτια αδυναμία εκτέλεσης ή την πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης. Ευθύνεται, επίσης, για κάθε ζημία του ναυλωτή λόγω ανακριβών δηλώσεών του σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου, ιδίως τη χωρητικότητα και την ταχύτητα. Οι ανακριβείς δηλώσεις συνιστούν σπουδαίο λόγο καταγγελίας της σύμβασης ναύλωσης από τον ναυλωτή, ανεξάρτητα από την επέλευση της ζημίας, εφόσον υπερβαίνουν το εύλογο μέτρο κατά τα συναλλακτικά ήθη της οικείας αγοράς.

4. Με την επιφύλαξη του πρώτου εδαφίου του άρθρου 332 του Αστικού Κώδικα, τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν διαφορετικά από τα προβλεπόμενα στις παρ. 1, 2 και 3 του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΗ

Άρθρο 86 Υποχρέωση καταβολής ναύλου - Ικανοποίηση εκναυλωτή

1. Το ύψος του ναύλου, ο υπολογισμός και ο τρόπος καταβολής του συμφωνούνται από τα μέρη. Αν ελλείπει συμφωνία ως προς την καταβολή, εφαρμόζεται το παρόν Μέρος, με βάση τον οικείο τύπο ναύλωσης.

2. Σε περίπτωση μη καταβολής του οφειλόμενου ναύλου και των λοιπών οφειλών από τη σύμβαση ναύλωσης, όπως εν γένει λιμενικών εξόδων και τελών, εξόδων πλοήγησης και ρυμούλκησης, συνεισφοράς σε κοινή αβαρία, οφειλόμενης αποζημίωσης σε τρίτο λόγω απώλειας ή ζημίας στο φορτίο, ο εκναυλωτής δικαιούται σε μεσεγγύηση του φορτίου.

3. Ο εκναυλωτής διορίζει μεσεγγυούχο του φορτίου με απόφαση του μονομελούς πρωτοδικείου κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων.

4. Εάν υπάρχει φανερή ανάγκη, ή αν η διατήρηση του φορτίου είναι δυσχερής λόγω της φύσης και του είδους του ή για λόγους

οικονομικούς, μετά από αίτημα του εκναυλωτή, το μονομερές πρωτοδικείο μπορεί να διατάξει, δικάζοντας κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, την εκποίηση του φορτίου με εκούσιο πλειστηριασμό, ορίζοντας συγχρόνως τους όρους διενέργειας αυτού. Η απόφαση που διατάσσει τον εκούσιο πλειστηριασμό προσδιορίζει την αμοιβή και τα έξοδα του μεσεγγυούχου. Αμφότερα τα ποσά προαφαιρούνται από το εκπλειστηρίασμα. Έπειτα από τη διενέργεια του πλειστηριασμού ακολουθεί διαδικασία αναγγελιών και κατάταξης.

5. Οι αξιώσεις του εκναυλωτή για τον ναύλο και τις λοιπές οφειλές από τη σύμβαση ναύλωσης ικανοποιούνται προνομιακά πριν από οποιαδήποτε άλλη απαίτηση.

6. Στις περιπτώσεις της παρ. 2, ο εκναυλωτής αποκτά, επίσης, νόμιμο ενέχυρο στο καύσιμο κίνησης που βρίσκεται στο πλοίο, όταν το εν λόγω καύσιμο κατά κυριότητα ανήκει στον ναυλωτή. Τεκμαίρεται ότι καύσιμο κίνησης, το οποίο παραγγέλλεται από τον ναυλωτή και παραδίδεται στο πλοίο στο πλαίσιο εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης, ανήκει κατά κυριότητα σε αυτόν.

7. Στις περιπτώσεις της παρ. 2 ο εκναυλωτής δικαιούται επίσης να αρνηθεί την προσέγγιση του πλοίου στον προβλήτα και τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του φορτίου. Δεν αποκλείεται περαιτέρω αξίωση του εκναυλωτή κατά του ναυλωτή κατά τις κοινές διατάξεις.

Άρθρο 87

Απαγόρευση φόρτωσης επικίνδυνου φορτίου

1. Ο ναυλωτής υποχρεούται να μην φορτώνει στο πλοίο εκρηκτικά, εύφλεκτα ή επικίνδυνα εμπορεύματα, για τη φόρτωση των οποίων ο εκναυλωτής ή ο πλοίαρχος δεν έχουν συμφωνήσει, γνωρίζοντας τη φύση και τα χαρακτηριστικά τους. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζεται η παρ. 6 του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης-Βίμπου, όπως εκάστοτε ισχύουν.

2. Σε κάθε περίπτωση τηρούνται οι όροι των ισχυουσών διεθνών συμβάσεων σε σχέση με τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και οι οικείες διατάξεις του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (ν. 2961/2001, Α' 265).

Άρθρο 88

Υποχρέωση υποδείξεως ασφαλών λιμένων

1. Ο ναυλωτής υποχρεούται να κατευθύνει το πλοίο σε ασφαλείς λιμένες και τόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης.

2. Ο εκναυλωτής δικαιούται να αρνηθεί την είσοδο ή παραμονή του πλοίου σε μη ασφαλή λιμένα ή τόπο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, εάν τούτο δεν έχει συμφωνηθεί ρητά ή εάν ο λιμένας ή ο τόπος φόρτωσης ή εκφόρτωσης καταστεί μη ασφαλής εκ των υστέρων.

Άρθρο 89

Φόρτωση - στοιβασία - εκφόρτωση

1. Ο ναυλωτής διενεργεί με δικές του δαπάνες τη φόρτωση, στοιβασία και εκφόρτωση του φορτίου και ευθύνεται για κάθε ζημία από αυτές, εκτός εάν η ζημία οφείλεται σε πταίσμα του πλοίαρχου ή του πληρώματος.

2. Ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδίδει στον εκναυλωτή όλα τα έγγραφα που σχετίζονται με τη φόρτωση και την εκφόρτωση.

3. Ο πλοίαρχος μπορεί να αρνηθεί ή να διακόψει τη φόρτωση, εάν από αυτή επηρεάζεται η αξιοπλοία του πλοίου. Το ίδιο ισχύει και για την εκφόρτωση.

Άρθρο 90

Ζημία από τη συμμόρφωση στις οδηγίες του ναυλωτή

Ο ναυλωτής υποχρεούται να αποκαταστήσει κάθε ζημία που υφίσταται ο εκναυλωτής λόγω συμμόρφωσης στις οδηγίες του ναυλωτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Άρθρο 91

Ανυπαίτια αδυναμία παροχής

1. Η σύμβαση ναύλωσης λύεται και τα μέρη ελευθερώνονται, αν η παροχή του εκναυλωτή καταστεί αδύνατη από γεγονός για το οποίο αυτός δεν έχει ευθύνη, ιδίως λόγω απώλειας του πλοίου ή οριστικής αδυναμίας παραχώρησης της ταυτότητας του από τυγχρό γεγονός, ανωτέρα βία ή επίταξη αυτού.

2. Ο εκναυλωτής υποχρεούται να ειδοποιήσει τον ναυλωτή για την αδυναμία παροχής χωρίς υπαίτια βραδύτητα. Σχετική ειδοποίηση απευθύνει και προς τον παραλήπτη του φορτίου, εφόσον είναι ευχερώς δυνατή η διακρίβωση της ταυτότητας αυτού.

3. Αν το γεγονός της αδυναμίας επέλθει σε χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο είναι έμφορτο, ο εκναυλωτής μπορεί κατ' εύλογη κρίση, με βάση τις εκάστοτε συνθήκες, είτε να επιμεληθεί της αποστολής του φορτίου στον λιμένα προορισμού είτε να προκαλέσει την αποθήκευση αυτού στον εγγύτερο λιμένα. Σε περίπτωση που το φορτίο είναι ευπαθές ή υπάρχει κίνδυνος χειροτέρευσής του, ο εκναυλωτής δικαιούται να προσφύγει στο αρμόδιο δικαστήριο για την αναγκαστική ή εκούσια εκποίηση αυτού.

4. Ναύλος που καταβλήθηκε αναζητείται με τις διατάξεις για τον αδικαιολόγητο πλουτισμό. Ο ναυλωτής οφείλει να αποδώσει στον εκναυλωτή τις σχετικές με την προετοιμασία του πλοίου δαπάνες.

5. Αν η ναύλωση εκτελέσθηκε μερικώς, ο ναυλωτής οφείλει το αντίστοιχο τμήμα του ναύλου, περιλαμβανομένου του ναύλου που αφορά σε υπό έρμα πλου, καθώς και τις συναφείς με τη μερική εκτέλεση δαπάνες. Αν το φορτίο αφίχθηκε στον λιμένα προορισμού σύμφωνα με την παρ. 3, ο ναυλωτής οφείλει τον αρχικώς συμφωνηθέντα ναύλο.

Άρθρο 92

Καταγγελία της σύμβασης ναύλωσης

1. Η σύμβαση ναύλωσης λύεται με καταγγελία από οποιοδήποτε μέρος, αν συντρέχει σπουδαίος λόγος.

2. Η ανυπαίτια διακοπή ή παρεμπόδιση του πλου που έχει προσωρινό χαρακτήρα δεν συνιστά σπουδαίο λόγο.

3. Αν ο σπουδαίος λόγος συνίσταται σε γεγονός για το οποίο το ένα μέρος έχει ευθύνη, το αντισυμβαλλόμενο μέρος που καταγγέλλει τη σύμβαση ναύλωσης μπορεί να αξιώσει αποζημίωση. Σε περίπτωση καταγγελίας χωρίς σπουδαίο λόγο ή καταχρηστικής καταγγελίας, το αντισυμβαλλόμενο μέρος έχει δικαίωμα να ζητήσει αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη από αυτήν, όχι όμως να αξιώσει εκπλήρωση της σύμβασης.

4. Σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης ναύλωσης, όταν το πλοίο είναι έμφορτο, εφαρμόζεται αναλόγως η παρ. 3 του άρθρου 91. Ο ναυλωτής διατηρεί σε κάθε περίπτωση το δικαίωμα να αναλάβει το φορτίο με δικές του δαπάνες και απαλλάσσεται από το τμήμα του ναύλου που αντιστοιχεί στον πλου που δεν εκτελέσθηκε.

5. Αν η ναύλωση καταγγελθεί από τον εκναυλωτή για σπουδαίο λόγο που δεν ανάγεται στο πρόσωπό του, ο εκναυλωτής ευθύνεται έναντι του ναυλωτή, ως προς τη διατήρηση του φορτίου, μόνο για δόλο και βαριά αμέλεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΟ

Άρθρο 93

Ναύλωση κατά χρόνο - Έννοια

1. Στη ναύλωση κατά χρόνο ο εκναυλωτής παραχωρεί στον ναυλωτή τη χρήση πλοίου έναντι ναύλου για ορισμένο χρονικό

διάστημα. Ο εκναυλωτής διατηρεί την τεχνική διεύθυνση του πλοίου και ασκεί την εμπορική του εκμετάλλευση.

2. Ο ναύλος υπολογίζεται με βάση την πραγματική διάρκεια της σύμβασης.

3. Στη ναύλωση κατά χρόνο ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ναυτολογούνται από τον εκναυλωτή ή για λογαριασμό του και θεωρούνται προστεθέντες του.

Άρθρο 94 **Εκτέλεση πλόων**

Ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκτελεί τους συμφωνημένους πλόες χωρίς υπαίτια καθυστέρηση.

Άρθρο 95 **Καταβολή ναύλου**

1. Εάν δεν ορίζεται ρητά ο χρόνος καταβολής του ναύλου, αυτός προκαταβάλλεται ανά περίοδο δεκαπέντε (15) ημερών.

2. Η υποχρέωση καταβολής ναύλου αναστέλλεται για όσο χρονικό διάστημα η χρήση του πλοίου από τον ναυλωτή κωλύεται από πράξεις ή παραλείψεις του εκναυλωτή ή των προστεθέντων του. Η καταβολή ναύλου αναστέλλεται, επίσης, σε περιπτώσεις μη δικαιολογημένης παρέκκλισης από την ενδεδειγμένη πορεία, κατά την έννοια της παρ. 1 του άρθρου 102.

Άρθρο 96 **Εφοδιασμός του πλοίου**

1. Ο ναυλωτής υποχρεούται να αγοράσει από τον εκναυλωτή το καύσιμο κίνησης που βρίσκεται στο πλοίο κατά τον χρόνο παράδοσης και να το πωλήσει σε αυτόν κατά τον χρόνο επαναπαράδοσης. Εάν δεν συμφωνείται συγκεκριμένη αξία στη σύμβαση ναύλωσης, λαμβάνεται υπόψη η τρέχουσα αξία στον λιμένα παράδοσης ή επαναπαράδοσης ή στον εγγύτερο λιμένα κατά τον χρόνο παράδοσης και επαναπαράδοσης, αντίστοιχα.

2. Ο ναυλωτής υποχρεούται, για την περίοδο της ναύλωσης, να εφοδιάζει με δικές του δαπάνες το πλοίο με καύσιμο κίνησης που πληροί τις εκάστοτε ισχύουσες νόμιμες προδιαγραφές. Το καύσιμο κίνησης πρέπει να ανταποκρίνεται διαρκώς στα συμφωνημένα μεταξύ των μερών χαρακτηριστικά και σε κάθε περίπτωση να είναι γενικώς αποδεκτής ποιότητας.

Άρθρο 97 **Λοιπές δαπάνες**

Οι δαπάνες λιμένος, πλοήγησης και ρυμούλκησης βαρύνουν τον ναυλωτή.

Άρθρο 98 **Επαναπαράδοση του πλοίου**

1. Ο ναυλωτής υποχρεούται να επαναπαραδώσει το πλοίο στον εκναυλωτή στην κατάσταση που ήταν κατά την παράδοσή του.

2. Πρόωρη επαναπαράδοση του πλοίου συνιστά υπαίτια καταγγελία της σύμβασης από τον ναυλωτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ' **ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ** **ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ**

Άρθρο 99 **Ναύλωση κατά ταξίδι - Έννοια**

1. Στη ναύλωση κατά ταξίδι, ο εκναυλωτής παραχωρεί στον ναυλωτή τη χρήση πλοίου, έναντι ναύλου, για ορισμένο πλοίο. Ο εκναυλωτής διατηρεί την τεχνική διεύθυνση του πλοίου και ασκεί την εμπορική του εκμετάλλευση.

2. Ο ναύλος υπολογίζεται κατ' αποκοπή ή με βάση τα χαρα-

κτηριστικά του πλοίου και την ποσότητα του φορτίου.

3. Στη ναύλωση κατά ταξίδι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ναυτολογούνται από τον εκναυλωτή ή για λογαριασμό του και θεωρούνται προστεθέντες του.

Άρθρο 100 **Ετοιμότητα προς φόρτωση**

1. Ο εκναυλωτής οφείλει να έχει το πλοίο έτοιμο προς φόρτωση, κατά την παρ. 1 του άρθρου 80.

2. Σε περίπτωση παραβίασης της υποχρέωσης αυτής, ο ναυλωτής μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα που προβλέπει η παρ. 1 του άρθρου 92.

Άρθρο 101 **Εφοδιασμός του πλοίου**

Ο εκναυλωτής προμηθεύει το πλοίο με καύσιμο κίνησης και εφόδια για την εκτέλεση των συμφωνημένων ταξιδιών.

Άρθρο 102 **Εκτέλεση πλόων**

1. Ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκτελεί τους συμφωνημένους πλόες χωρίς παρέκκλιση και κατά την ενδεικνυόμενη πορεία. Αλλαγή πορείας επιτρέπεται για την προστασία ζωής ή περιουσίας ή για άλλη εύλογη αιτία.

2. Σε περίπτωση παρέκκλισης ή αλλαγής πορείας κατ' εντολή του ναυλωτή, οφείλονται επιπρόσθετος ναύλος για την επιπλέον απόσταση, ο οποίος υπολογίζεται με βάση τις προβλέψεις περί υπεραναμονής, και οι αντίστοιχες δαπάνες.

Άρθρο 103 **Αναμονή - Υπεραναμονή**

1. Ο εκναυλωτής οφείλει να αναμένει να ολοκληρωθεί η φόρτωση στον συμφωνηθέντα χρόνο, ή σε αυτόν που επιβάλλεται από τις περιστάσεις, χωρίς αντάλλαγμα (αναμονή). Ο χρόνος της αναμονής αρχίζει με την άφιξη του πλοίου στον λιμένα φόρτωσης και την αποστολή προσηκούς ειδοποίησης ετοιμότητας προς φόρτωση.

2. Όταν παρέλθει ο χρόνος αναμονής και δεν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση, οφείλεται επιπλέον αντάλλαγμα στον εκναυλωτή για την περίοδο μέχρι την ολοκλήρωση της φόρτωσης (υπεραναμονή). Εάν το αντάλλαγμα δεν έχει συμφωνηθεί στη σύμβαση, οφείλεται το επιβαλλόμενο από τις περιστάσεις, αφού ληφθούν υπόψη και οι συνθήκες της ναυλαγοράς.

3. Οι παρ. 1 και 2 εφαρμόζονται και στην εκφόρτωση.

4. Εάν η υπεραναμονή είναι υπέρμετρη, ο εκναυλωτής δικαιούται επιπρόσθετο αντάλλαγμα, το οποίο υπολογίζεται με βάση το αντάλλαγμα της υπεραναμονής, προσαυξημένο κατά είκοσι πέντε τοις εκατό (25%).

5. Σε περίπτωση ολοκλήρωσης της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης χωρίς εξάντληση της αναμονής, οφείλεται αντάλλαγμα στον ναυλωτή ίσο με το μισό του ανταλλάγματος για την υπεραναμονή, εάν τούτο συνηθίζεται στην οικεία αγορά.

Άρθρο 104 **Λοιπές δαπάνες**

Τα έξοδα λιμένος, πλοήγησης και ρυμούλκησης βαρύνουν τον εκναυλωτή.

Άρθρο 105 **Καταβολή ναύλου**

Εάν δεν ορίζεται ρητά ο χρόνος καταβολής του ναύλου, αυτός καταβάλλεται κατά το ήμισυ αμέσως μετά από το πέρας της φόρτωσης και κατά το ήμισυ αμέσως μετά από το πέρας της εκφόρτωσης.

Άρθρο 106**Υποχρεώσεις ναυλωτή που αφορούν το φορτίο**

1. Ο ναυλωτής οφείλει να έχει διαθέσιμο προς φόρτωση το συμφωνημένο φορτίο στον συμφωνημένο τόπο και χρόνο και στην ενδεδειγμένη θέση. Εάν φορτώθηκε φορτίο λιγότερο από το συμφωνημένο, ο ναυλωτής οφείλει τον μισό ναύλο για το φορτίο που δεν φορτώθηκε.

2. Εάν το φορτίο απωλέσθηκε από τυγχρό γεγονός πριν από τη φόρτωσή του, η σύμβαση λύεται, τα μέρη ελευθερώνονται και ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλει στον εκναυλωτή τις δαπάνες του.

3. Ο ναυλωτής οφείλει να παραδώσει στον πλοίαρχο όλα τα απαραίτητα προς φόρτωση φορτωτικά έγγραφα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'**ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ
ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ****Άρθρο 107****Ναύλωση γυμνού πλοίου - Έννοια**

1. Στη ναύλωση γυμνού πλοίου, τούτο ναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, η ναυτολόγηση των οποίων γίνεται από τον ναυλωτή και για λογαριασμό του. Ο ναυλωτής αποκτά την τεχνική διεύθυνση και την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου.

2. Αν δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις περί χρονοναύλωσης στο μέτρο που είναι συμβατές με τη ναύλωση γυμνού πλοίου.

Άρθρο 108**Υποχρεώσεις**

1. Το πλοίο κατά τη χρονική στιγμή της παράδοσης πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση κατάλληλη για τη συμφωνηθείσα χρήση.

2. Κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, ο ναυλωτής οφείλει να το συντηρεί, να διατηρεί την κλάση του και όλα τα πιστοποιητικά του σε ισχύ και να το διατηρεί κατάλληλο για τη συμφωνηθείσα χρήση. Ο ναυλωτής δεν δικαιούται να εγγράψει το υπό ελληνική σημαία πλοίο σε αλλοδαπό νηολόγιο.

3. Με τη λήξη της ναύλωσης το πλοίο επαναπαράδίδεται στην παραληφθείσα κατάσταση, εξαιρουμένης της συνήθους φθοράς που προκαλείται από τη συμφωνηθείσα χρήση.

Άρθρο 109**Ευθύνη**

1. Οι προϋποθέσεις ευθύνης για κάθε συμβαλλόμενο καθορίζονται στη σύμβαση ναύλωσης γυμνού πλοίου.

2. Ο εκναυλωτής υποχρεούται να αποκαταστήσει τη θετική και αποθετική ζημία του ναυλωτή λόγω μη εμφανούς πραγματικού ελαττώματος του πλοίου κατά τον χρόνο της παράδοσης, εφόσον αυτό εκδηλωθεί εντός δώδεκα (12) μηνών από την ως άνω παράδοση. Μη εμφανές θεωρείται το ελάττωμα που δεν μπορεί να διαπιστωθεί με την επιμέλεια του μέσου συνετού ναυλωτή.

Άρθρο 110**Ναύλος - Εξαγορά**

1. Εφόσον δεν συμφωνηθεί διαφορετικά, η καταβολή του ναύλου είναι μηνιαία.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν ότι η καταβολή του ναύλου αποτελεί τμηματική εξόφληση συμφωνηθέντος τιμήματος εξαγοράς του πλοίου.

3. Μέχρι την πλήρη εξόφληση η κυριότητα του πλοίου παραμένει στον εκναυλωτή.

4. Το άρθρο 532 του Αστικού Κώδικα εφαρμόζεται, εκτός αν συμφωνήθηκε διαφορετικά.

Άρθρο 111**Υποναύλωση**

Με την επιφύλαξη αντίθετης συμφωνίας, περαιτέρω υποναύλωση του πλοίου ως γυμνού δεν επιτρέπεται.

Άρθρο 112**Απαγόρευση εκποίησης - υποθήκευσης**

Κατά τη διάρκεια της γυμνής ναύλωσης, ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να εκποιήσει το πλοίο σε τρίτο ή να συστήσει ναυτική υποθήκη σε αυτό, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του ναυλωτή, εφόσον η σύμβαση γυμνής ναύλωσης έχει καταχωρισθεί στο νηολόγιο.

Άρθρο 113**Ανέγκυση ναυαγίου**

Αν το πλοίο κατά την περίοδο της γυμνής ναύλωσης καταστεί ναυάγιο, ο εκναυλωτής διατηρεί δικαίωμα αναγωγής κατά του υπαίτιου ναυλωτή για τη δαπάνη ανέγκυσης.

Άρθρο 114**Προστασία από τρίτους**

Ο ναυλωτής γυμνού πλοίου επιδεικνύει κάθε επιμέλεια για την προστασία των δικαιωμάτων του εκναυλωτή από προσβολές τρίτων.

Άρθρο 115**Χρηματοδοτική μίσθωση με ναύλωση γυμνού πλοίου**

1. Η χρηματοδοτική μίσθωση πλοίου επιτρέπεται.
2. Στη ναύλωση γυμνού σκάφους που συνάπτεται στο πλαίσιο χρηματοδοτικής μίσθωσης εφαρμόζεται το παρόν Κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'**ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ - ΠΛΑΙΣΙΟ****Άρθρο 116****Χαρακτηριστικά - Εφαρμογή**

1. Για την εκπλήρωση της ναύλωσης-πλαισίου συνομολογούνται ειδικότερες εκτελεστικές συμβάσεις ναύλωσης.
2. Στη ναύλωση-πλαίσιο εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις περί ναύλωσης.

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ**ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ****ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'****ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ****Άρθρο 117****Έννοια θαλάσσιας μεταφοράς - θαλάσσιου μεταφορέα**

1. Με τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ο μεταφορέας αναλαμβάνει, έναντι ανταλλάγματος, την υποχρέωση μεταφοράς με πλοίο των πραγμάτων που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης από τον λιμένα φόρτωσης στον λιμένα εκφόρτωσης και παράδοσης αυτών στον νομιμοποιούμενο παραλήπτη.

2. Η μεταφορά μπορεί να εκτελείται μερικώς ή ολικώς από πρόσωπο διαφορετικό από το πρόσωπο που έχει συμβληθεί ως μεταφορέας στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς (πραγματικός μεταφορέας).

3. Αντικείμενο της σύμβασης μπορεί να είναι και η μεταφορά ορισμένης κατ' ανώτατο ή κατώτατο όριο ή οριστής από το ένα μέρος ποσότητας πραγμάτων, με διαδοχικές φορτώσεις στο ίδιο ή σε διαφορετικά πλοία, εντός ορισμένης χρονικής περιόδου (σύμβαση όγκου).

Άρθρο 118 **Εφαρμοστέοι κανόνες**

1. Η διεθνής θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων που εκτελείται στο πλαίσιο υπηρεσίας τακτικών γραμμών διέπεται από τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές με τα μεταγενέστερα Πρωτόκολλα αυτής, όπως κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 2107/1992 (Α' 203) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ), ανεξαρτήτως της έκδοσης φορτωτικής ή ισοδυνάμου εγγράφου μεταφοράς.

2. Η υπηρεσία μεταφοράς με τακτικές γραμμές προσφέρεται στο κοινό με δημόσια ανακοίνωση και εκτελείται με πλοία που ταξιδεύουν με τακτικό δρομολόγιο μεταξύ καθορισμένων λιμένων, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα δρομολογίων που είναι διαθέσιμο στο κοινό.

3. Η διεθνής θαλάσσια μεταφορά που εκτελείται με μη τακτικές γραμμές, στο πλαίσιο ναύλωσης, διέπεται, επίσης, από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, εφόσον έχει εκδοθεί γι' αυτήν θαλάσσια φορτωτική ή ισοδύναμο έγγραφο μεταφοράς, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 74.

4. Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων και εν γένει εντός ελληνικών χωρικών υδάτων διέπεται, σε κάθε περίπτωση, από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα.

Άρθρο 119 **Κανόνες αναγκαστικού δικαίου**

1. Συμφωνίες που απαλλάσσουν τον μεταφορέα ή τον φορτωτή από την ευθύνη τους ή διαφοροποιούν τους όρους αυτής ή τις υποχρεώσεις αυτών κατά τρόπο ευνοϊκότερο για τον καθένα από αυτούς, είναι άκυρες, εκτός αν άλλως προβλέπεται ρητά.

2. Η ακυρότητα των συμφωνιών αυτών δεν θίγει το κύρος της σύμβασης μεταφοράς.

3. Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, εφαρμόζονται σε διαφορές που εισάγονται σε ελληνικό δικαστήριο, ακόμη και αν δεν ισχύουν στο δίκαιο που επέλεξαν με συμφωνία τα μέρη.

Άρθρο 120 **Χρονικό πεδίο εφαρμογής**

1. Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, καλύπτουν την περίοδο από τον χρόνο της φόρτωσης των πραγμάτων στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωσή τους από αυτό.

2. Για τις περιόδους πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση εφαρμόζονται η παρ. 2 του άρθρου 132 και το άρθρο 135.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' **ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ** **ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Άρθρο 121 **Θαλάσσια φορτωτική - Έννοια - Χαρακτηριστικά**

1. Η θαλάσσια φορτωτική αποδεικνύει έναντι παντός τη σύμβαση μεταφοράς και την παραλαβή των πραγμάτων από τον μεταφορέα προς φόρτωση (φορτωτική παραλαβής) ή τη φόρτωση αυτών στο πλοίο (φορτωτική φόρτωσης). Ως αξιόγραφο ενσωματώνει την αξίωση παράδοσης των πραγμάτων στον νομιμοποιημένο κομιστή και τη νομική αυτών.

2. Με τη χρήση του όρου «φορτωτική» στον παρόντα νοείται η θαλάσσια φορτωτική.

Άρθρο 122 **Έκδοση φορτωτικής**

1. Ο μεταφορέας υποχρεούται να εκδώσει φορτωτική μετά από την παραλαβή των πραγμάτων, ύστερα από αίτημα του φορ-

τωτή. Τη φορτωτική μπορούν να εκδώσουν, για λογαριασμό του μεταφορέα, και ο πλοίαρχος, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής, εφόσον τους παρέχεται η δυνατότητα από τη σύμβαση ναύλωσης.

2. Μετά από τη φόρτωση των πραγμάτων, η φορτωτική παραλαβής ισχύει ως φορτωτική φόρτωσης, ύστερα από αίτημα του φορτωτή, όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις της παρ. 7 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα.

3. Ο μεταφορέας μπορεί να εκδώσει επιμέρους φορτωτικές ή διαταγές παράδοσης για τμήματα του φορτίου, αν τούτο του ζητηθεί από τον φορτωτή και εφόσον επιστραφεί ή καταστεί ανίσχυρη η ενιαία φορτωτική, σε περίπτωση που η τελευταία έχει ήδη εκδοθεί.

4. Αντίγραφο της φορτωτικής παραμένει στην κατοχή του πλοίαρχου.

Άρθρο 123 **Δικαιούχος φορτωτικής**

1. Η φορτωτική εκδίδεται, κατ' επιλογή του φορτωτή, ως ονομαστική, σε διαταγή ή στον κομιστή.

2. Η φορτωτική με κατονομαζόμενο δικαιούχο τεκμαίρεται ότι έχει εκδοθεί σε διαταγή, εκτός αν περιέχει τη ρήτρα «όχι σε διαταγή».

3. Φορτωτική που εκδίδεται υπέρ προσώπου που κατονομάζεται με τη ρήτρα «στον κομιστή» ή άλλη ισοδύναμη φράση ή χωρίς σημείωση του δικαιούχου ισχύει ως φορτωτική στον κομιστή.

Άρθρο 124 **Περιεχόμενο φορτωτικής**

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

2. Η περιγραφή των πραγμάτων στη φορτωτική περιλαμβάνει τα προβλεπόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα.

3. Επιφυλάξεις του μεταφορέα επί της φορτωτικής σχετικά με την περιγραφή των πραγμάτων κατά την παρ. 3 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, είναι ισχυρές, εφόσον περιέχουν μνεία της αιτίας για την οποία τέθηκαν.

Άρθρο 125 **Ηλεκτρονική φορτωτική**

1. Η φορτωτική μπορεί να εκδίδεται και σε άυλη μορφή, ως ηλεκτρονικό αρχείο, εφόσον συμφωνούν σε αυτό ο μεταφορέας και ο φορτωτής.

2. Η έκδοση, κατοχή και μεταβίβαση της ηλεκτρονικής φορτωτικής έχουν την ίδια ισχύ και τις ίδιες συνέπειες με την έκδοση, κατοχή και μεταβίβαση της έγχαρτης φορτωτικής.

3. Με σύμφωνη γνώμη μεταφορέα και νόμιμου κομιστή, η έγχαρτη φορτωτική μπορεί να αντικαθίσταται από ηλεκτρονική φορτωτική και αντιστρόφως.

Άρθρο 126 **Μεταβίβαση φορτωτικής**

1. Η ονομαστική φορτωτική μεταβιβάζεται με εκχώρηση.

2. Η φορτωτική σε διαταγή μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση. Ως προς τα αποτελέσματα της οπισθογράφησης και τις ενστά-

σεις που μπορούν να αντιταχθούν κατά του κοιμιστή, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις που ισχύουν για το αξιόγραφο της συναλλαγματικής.

3. Η φορτωτική στον κοιμιστή μεταβιβάζεται με συμφωνία και παράδοση.

4. Η μεταβίβαση της φορτωτικής σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 ισοδυναμεί, ως προς τα πράγματα που περιγράφονται σε αυτήν, με παράδοση της νομής αυτών.

5. Τα τεκμήρια της παρ. 4 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, εφαρμόζονται αναλόγως.

Άρθρο 127

Δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς

1. Το δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς αποδεικνύει τη σύμβαση μεταφοράς και την παραλαβή από τον μεταφορέα των αναγραφόμενων σε αυτό πραγμάτων. Περιέχει επίσης υπόσχεση του μεταφορέα για παράδοση των πραγμάτων στον κατονομαζόμενο παραλήπτη.

2. Το δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς αποτελεί έγγραφο μεταφοράς ισοδύναμο της φορτωτικής, για τους σκοπούς της παρ. 3 του άρθρου 118.

3. Ο φορτωτής δύναται να τροποποιήσει εγγράφως το όνομα του παραλήπτη μέχρι την παράδοση των πραγμάτων, εκτός αν άλλως προβλέπεται στο δελτίο, καταβάλλοντας στον μεταφορέα τις προκαλούμενες από την τροποποίηση εύλογες δαπάνες.

4. Η νομιμοποίηση του παραλήπτη γίνεται με την κατοχή του πρωτότυπου δελτίου, ή αντιγράφου αυτού και του τυχόν τροποποιητικού εγγράφου, καθώς και με τα στοιχεία της ταυτότητάς του.

5. Στο δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς εφαρμόζονται αναλόγως η παρ. 2 του άρθρου 124, το άρθρο 125, η παρ. 5 του άρθρου 126 και το άρθρο 130.

Άρθρο 128

Διαφορτωτική - Διαδοχική θαλάσσια μεταφορά

1. Η διαφορτωτική, που εκδίδεται όταν τα πράγματα μεταφέρονται με περισσότερους του ενός θαλάσσιους μεταφορείς και καλύπτει το σύνολο της θαλάσσιας μεταφοράς, έχει τη λειτουργία και τις συνέπειες της φορτωτικής.

2. Η διαφορτωτική μπορεί να εκδίδεται και σε άυλη μορφή, ως ηλεκτρονικό αρχείο, σύμφωνα με το άρθρο 125.

Άρθρο 129

Φορτωτική συνδυασμένης μεταφοράς

1. Το έγγραφο μεταφοράς που εκδίδεται για ενιαία σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος, κατά την έννοια του άρθρου 147, ισχύει ως φορτωτική για το θαλάσσιο σκέλος, εφόσον περιέχει τα στοιχεία που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 124.

2. Η φορτωτική συνδυασμένης μεταφοράς μπορεί να εκδίδεται και σε άυλη μορφή, ως ηλεκτρονικό αρχείο, σύμφωνα με το άρθρο 125.

Άρθρο 130

Ρήτρες παρέκτασης δικαιοδοσίας

1. Ρήτρες δικαιοδοσίας που περιέχονται στη φορτωτική και ορίζουν ως παρεκτεινόμενο δικαστήριο κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι έγκυρες, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 25 του Κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2012 «για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις» (L 351/1) και δεσμευτικές έναντι του τρίτου κοιμιστή.

2. Για τις ρήτρες δικαιοδοσίας που περιέχονται στη φορτωτική και ορίζουν ως παρεκτεινόμενο δικαστήριο τρίτου κράτους εφαρμόζεται αναλόγως η παρ. 1, με την επιφύλαξη της παρ. 3.

3. Οι ρήτρες της παρ. 2 δεν εφαρμόζονται όταν καθιστούν δυσχερή την παροχή έννομης προστασίας στον ζημιωθέντα ή παρεκτείνουν τη δικαιοδοσία σε έννομες τάξεις που περιορίζουν ουσιαστικά την προβλεπόμενη από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ευθύνη του μεταφορέα.

Άρθρο 131

Ρήτρες ναυλοσυμφώνου

1. Σε περίπτωση έκδοσης φορτωτικής ναυλοσυμφώνου, οι όροι του ναυλοσυμφώνου είναι δεσμευτικοί για τον τρίτο κοιμιστή της φορτωτικής, εφόσον πληρούνται σωρευτικώς οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Η φορτωτική περιλαμβάνει ρήτρα παραπομπής (ενσωμάτωσης) στους όρους του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου,

(β) οι όροι του ναυλοσυμφώνου δεν αντίκεινται στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα και αρμόζουν στις σχέσεις μεταφορέα και δικαιούχου του φορτίου και

(γ) ο κοιμιστής είχε τη δυνατότητα να λάβει γνώση των όρων αυτών κατά τον χρόνο έκδοσης ή οπισθογράφησης της φορτωτικής.

2. Οι ρήτρες δικαιοδοσίας και διαιτησίας ενσωματώνονται ρητώς στη φορτωτική ναυλοσυμφώνου. Ειδική αναφορά σε ρήτρα διαιτησίας που περιέχεται στο ναυλοσύμφωνο συνιστά συμφωνία διαιτησίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Άρθρο 132

Εφαρμοστέοι κανόνες

1. Οι υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα και οι προϋποθέσεις ευθύνης του διέπονται από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, και το παρόν Κεφάλαιο.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 136, η παρ. 1 εφαρμόζεται και στα στάδια από την παραλαβή των πραγμάτων προς μεταφορά μέχρι τη φόρτωσή τους και από την εκφόρτωση μέχρι την παράδοση αυτών.

3. Ο μεταφορέας υποχρεούται σε κάθε επιμέλεια.

4. Η ευθύνη του μεταφορέα καταλαμβάνει κάθε ζημία σχετική με την απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων που προκλήθηκε από την παραλαβή των πραγμάτων προς μεταφορά μέχρι την παράδοση αυτών, καθώς και τη ζημία από καθυστέρηση στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς σύμφωνα με το άρθρο 133.

5. Ο μεταφορέας ευθύνεται για το πταίσμα των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς. Δεν ευθύνεται για απώλεια ή βλάβη του φορτίου ή άλλη ζημία που προκαλείται κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου από πταίσμα, τις υπηρεσίες του οποίου υποχρεούται από τον νόμο να δεχθεί.

Άρθρο 133

Ευθύνη από καθυστέρηση

1. Ο μεταφορέας οφείλει να εκτελέσει τη θαλάσσια μεταφορά εντός του συμφωνηθέντος χρόνου, ελλείψει δε συμφωνίας περί αυτού, εντός του απαιτούμενου από τις περιστάσεις εύλογου χρόνου.

2. Ο μεταφορέας ευθύνεται σε αποζημίωση για τη θετική και την αποθετική ζημία του κοιμιστή της φορτωτικής ή του νομιμοποιούμενου στην παραλαβή του φορτίου προσώπου που προκαλούνται από υπαίτια καθυστέρηση κατά την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς και την παράδοση του φορτίου, εκτός αν αποδείξει ότι δεν τον βαραίνει πταίσμα. Οι λόγοι απαλλαγής από την ευθύνη που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, εφαρμόζονται αναλόγως.

3. Για να οφείλεται η κατά την παρ. 2 αποζημίωση απαιτείται γραπτή ή ηλεκτρονική ειδοποίηση του μεταφορέα από τον κοιμιστή της φορτωτικής ή το νομιμοποιούμενο στην παραλαβή του

φορτίου πρόσωπο εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την παράδοση των πραγμάτων, με την οποία εξειδικεύεται το είδος της ζημίας και ορίζεται κατά προσέγγιση το ύψος αυτής.

Άρθρο 134 **Ευθύνη πραγματικού μεταφορέα**

1. Τα άρθρα 132, 133 και 138 ισχύουν ως προς την ευθύνη του πραγματικού μεταφορέα για το μέρος της μεταφοράς που εκτελείται από αυτόν.

2. Όταν η εκτέλεση της μεταφοράς ή μέρους αυτής έχει ανατεθεί σε πραγματικό μεταφορέα, ο συμβατικός μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για θαλάσσια μεταφορά σύμφωνα με τον παρόντα. Ο συμβατικός και ο πραγματικός μεταφορέας ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον.

3. Δικαίωμα αναγωγής μεταξύ του συμβατικού και του πραγματικού μεταφορέα δεν αποκλείεται.

Άρθρο 135 **Μεταφορά στο κατάστρωμα - Εμπορευματοκιβώτια**

1. Μεταφορά πραγμάτων στο κατάστρωμα επιτρέπεται όταν έχει συμφωνηθεί στη σύμβαση μεταφοράς, όταν επιβάλλεται εκ του νόμου, ή όταν συνιστά συνήθη ναυτιλιακή πρακτική.

2. Η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα συνιστά συνήθη ναυτιλιακή πρακτική, εφόσον διενεργείται με πλοίο ειδικώς διαρρυθμισμένο και εξοπλισμένο προς τούτο.

3. Σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις των παρ. 1 και 2, η απώλεια ή η ζημία των πραγμάτων που μεταφέρονται στο κατάστρωμα τεκμαίρεται ότι οφείλεται σε πταίσμα του μεταφορέα κατά τη μεταχείριση των πραγμάτων.

4. Η υποχρέωση του μεταφορέα να μεριμνά για το φορτίο καταλαμβάνει και την κατάσταση των εμπορευματοκιβωτίων όταν αυτά παρέχονται από τον ίδιο, καθώς και την εγκιβωτίωση, εφόσον πραγματοποιείται από τον μεταφορέα.

Άρθρο 136 **Ρήτρες για τα ακραία στάδια μεταφοράς**

Με την επιφύλαξη της παρ. 4 του άρθρου 135 και του πρώτου εδαφίου του άρθρου 332 του Αστικού Κώδικα, για το χρονικό διάστημα πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση των πραγμάτων, τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν στον περιορισμό των υποχρεώσεων και της ευθύνης του μεταφορέα, καθώς και στην τροποποίηση των κανόνων για το βάρος απόδειξης.

Άρθρο 137 **Ειδικές κατηγορίες εμπορευμάτων**

Με την επιφύλαξη του πρώτου εδαφίου του άρθρου 332 του Αστικού Κώδικα, τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν στον περιορισμό των υποχρεώσεων και της ευθύνης του μεταφορέα, καθώς και στην τροποποίηση των κανόνων για το βάρος απόδειξης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- (α) μεταφορά ζωντανών ζώων,
- (β) μεταφορά συγκεκριμένων εμπορευμάτων που εμπίπτει στο πεδίο του άρθρου 6 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα,
- (γ) μεταφορά πραγμάτων με συμβάσεις όγκου κατά την έννοια της παρ. 3 του άρθρου 117 του παρόντος.

Άρθρο 138 **Ατομικός περιορισμός ευθύνης**

1. Ο μεταφορέας δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα. Απώλεια του ανωτέρω δικαιώματος επέρχεται σύμφωνα με την παρ. 5α του άρθρου 4 των εν λόγω Κανόνων.

2. Εάν η καθυστέρηση προκάλεσε οικονομική ζημία, η συνολική αποζημίωση δεν δύναται να υπερβεί ποσό ίσο με το τριπλάσιο του καταβλητέου ναύλου.

3. Εάν η καθυστέρηση προκάλεσε συγχρόνως και βλάβη ή απώλεια του φορτίου, η συνολική αποζημίωση δεν δύναται να υπερβεί εκείνη που υπολογίζεται σύμφωνα με την παρ. 5α του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, για την ολική απώλεια των πραγμάτων.

4. Η μετατροπή των Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων σε ευρώ γίνεται με την ισοτιμία που ισχύει κατά τον χρόνο εκφόρτωσης των πραγμάτων ή κατά τον χρόνο που έπρεπε να λάβει χώρα η εκφόρτωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' **ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ ΦΟΡΤΩΤΗ**

Άρθρο 139 **Υποχρέωση καταβολής του ναύλου**

1. Ο φορτωτής υποχρεούται να καταβάλει στον θαλάσσιο μεταφορέα τον συμφωνηθέντα ναύλο και τις λοιπές από τη σύμβαση και τον νόμο παροχές. Ο ναύλος υπολογίζεται με βάση την ποσότητα των μεταφερόμενων πραγμάτων. Αν δεν έχει συμφωνηθεί ναύλος, οφείλεται ο συνήθης ναύλος κατά τον χρόνο της φόρτωσης στον λιμένα φόρτωσης για παρόμοιες μεταφορές και φορτία. Αν φορτώθηκαν πράγματα καθ' υπερβάση της ποσότητας που είχε συμφωνηθεί, οφείλεται ο αναλογών επί πλέον ναύλος.

2. Ο ναύλος είναι καταβλητέος μετά τη φόρτωση, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά.

3. Ο παραλήπτης καθίσταται μαζί με τον φορτωτή εις ολόκληρον οφειλέτης του ναύλου και κάθε άλλης οφειλής από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς και τον νόμο, εκτός αν συμφωνηθεί ρητά διαφορετικά επί της φορτωτικής ή άλλου ισοδύναμου εγγράφου μεταφοράς.

Άρθρο 140 **Δικαιώματα του μεταφορέα επί μη καταβολής του ναύλου**

1. Σε περίπτωση μη καταβολής του ναύλου ή των λοιπών πρόσθετων παροχών, ο μεταφορέας δικαιούται σε μεσεγγύηση του φορτίου. Το δικαίωμα τούτο δεν υφίσταται, όταν ο ναύλος φέρεται να έχει προκαταβληθεί κατά τους όρους της φορτωτικής.

2. Ο μεταφορέας διορίζεται μεσεγγυούχος του φορτίου σύμφωνα με τις διατάξεις περί ασφαλιστικών μέτρων.

3. Εάν υπάρχει φανερή ανάγκη, ή αν η διατήρηση του φορτίου είναι δυσχερής λόγω της φύσης και του είδους του ή για λόγους οικονομικούς, μετά από αίτημα του μεταφορέα, το μονομερές πρωτοδικείο μπορεί να διατάξει, δικάζοντας κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, την εκποίηση του φορτίου με εκούσιο πλειστηριασμό, ορίζοντας συγχρόνως τους όρους διενέργειας αυτού. Η απόφαση που διατάσσει τον εκούσιο πλειστηριασμό προσδιορίζει την αμοιβή και τα έξοδα του μεσεγγυούχου. Αμφότερα τα ποσά προαφαιρούνται από το εκπλειστηρίασμα. Μετά από τη διενέργεια του πλειστηριασμού ακολουθεί διαδικασία αναγγελιών και κατάταξης.

4. Οι αξιώσεις του μεταφορέα για τον ναύλο και την υπερανάμνη ικανοποιούνται προνομιακά πριν από οποιαδήποτε άλλη απαίτηση.

Άρθρο 141 **Υποχρέωση παράδοσης των πραγμάτων προς φόρτωση**

1. Αν δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο φορτωτής υποχρεούται να φέρει τα πράγματα επί της προκυμαίας ή επί της φορτηγίδας παραπλεύρως του πλοίου και στην ενδεχόμενη για τη φόρτωση θέση και στον συμφωνηθέντα προς τούτο χρόνο.

2. Αν δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο φορτωτής υποχρεούται να παραδώσει τα πράγματα στον μεταφορέα κατάλληλα προς μεταφορά και δεόντως συσκευασμένα κατά τη συνήθη εμπορική πρακτική, ώστε να παραμείνουν άθικτα και ασφαλή στη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σταδίων της φόρτωσης, του χειρισμού, της στοιβάσεως και της

εκφόρτωσης, να μην θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και να μην προκαλέσουν σωματική ή περιουσιακή βλάβη.

3. Όταν ένα εμπορευματοκιβώτιο παραδίδεται προς μεταφορά συσκευασμένο από τον φορτωτή ή ένα όχημα φορτώνεται με πράγματα συσκευασμένα από τον φορτωτή, ο τελευταίος υποχρεούται να συσκευάζει το περιεχόμενο εντός του εμπορευματοκιβωτίου ή του οχήματος προσηκόντως και να το ασφαλίσει, ώστε να μην προκαλείται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου ή κίνδυνος βλάβης της υγείας προσώπων και περιουσίας.

Άρθρο 142

Υποχρέωση παράδοσης εγγράφων και παροχής πληροφοριών

1. Ο φορτωτής υποχρεούται:

(α) Να παραδίδει στον μεταφορέα κατά τον χρόνο της φόρτωσης όλα τα έγγραφα που σχετίζονται με τη φόρτωση και την εκφόρτωση.

(β) Να παρέχει στον μεταφορέα τις πληροφορίες που προβλέπει η παρ. 5 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπι, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, καθώς και κάθε άλλη πληροφορία που είναι απαραίτητη για τον κατάλληλο χειρισμό και τη μεταφορά των πραγμάτων, συμπεριλαμβανομένων των προφυλάξεων που πρέπει να ληφθούν από τον μεταφορέα, καθώς και πληροφοριών και εγγράφων για τη συμμόρφωση του μεταφορέα προς τον νόμο σε σχέση με την υπό εκτέλεση θαλάσσια μεταφορά.

(γ) Να ενημερώνει τον μεταφορέα, όταν τα υπό μεταφορά πράγματα είναι επικίνδυνα και να προβαίνει στην απαιτούμενη σήμανση σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται η παρ. 6 του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπι, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα.

(δ) Να παρέχει στον μεταφορέα εγκαίρως ακριβείς πληροφορίες που απαιτούνται για τη συμπλήρωση των στοιχείων της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς και την έκδοση των εγγράφων μεταφοράς ή των ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς, όπως το όνομα του παραλήπτη, εάν υπάρχει, και το όνομα του προσώπου, εις διαταγήν του οποίου θα εκδοθεί η φορτωτική ή το ισοδύναμο έγγραφο μεταφοράς ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, εάν υπάρχει.

2. Με την επιφύλαξη της παρ. 5 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπι, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, ο φορτωτής οφείλει να αποζημιώσει τον μεταφορέα για κάθε απώλεια ή ζημία, η οποία προκύπτει από την παραβίαση των ανωτέρω υποχρεώσεων, εκτός αν αποδείξει ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα.

Άρθρο 143

Ευθύνη του φορτωτή

Ο φορτωτής ευθύνεται για κάθε απώλεια ή ζημία που υπέστη ο μεταφορέας συμπεριλαμβανομένου του πραγματικού μεταφορέα ή για ζημία που υπέστη το πλοίο, που προκλήθηκαν από πράξη ή παράλειψη δική του ή των προσώπων για τα οποία ευθύνεται, εκτός αν αποδείξει ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Άρθρο 144

Υποχρέωση παράδοσης των πραγμάτων

1. Με την επιφύλαξη της παρ. 3 του άρθρου 139 και του άρθρου 140, ο μεταφορέας υποχρεούται να παραδώσει τα πράγματα προς τον προσηκόντως νομιμοποιούμενο παραλήπτη, στον συμφωνηθέντα λιμένα εκφόρτωσης. Ο παραλήπτης υποχρεούται να παραλάβει τα πράγματα εντός του απολύτως αναγκαίου και εύλογου χρόνου από την εκφόρτωση.

2. Ο παραλήπτης νομιμοποιείται με βάση το άρθρο 123 και την παρ. 3 του άρθρου 127.

3. Η παράδοση των πραγμάτων αποδεικνύεται είτε με την επιστροφή στον μεταφορέα ή στον αντιπρόσωπό του της θαλάσσιας φορτωτικής ή άλλου ισοδύναμου εγγράφου μεταφοράς είτε με απόδοση του ιδιωτικού κωδικού, όταν πρόκειται για ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς είτε με οποιονδήποτε άλλον πρόσφορο τρόπο.

Άρθρο 145

Εμφάνιση περισσότερων παραληπτών

1. Εάν εμφανίζονται περισσότεροι και έκαστος αξιώνει την παραλαβή των πραγμάτων, ο μεταφορέας, εάν δεν είναι εφικτό να διαπιστώσει ποιος νομιμοποιείται για την παραλαβή, δικαιούται να ζητήσει τον διορισμό μεσεγγυούχου κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων και να προβεί σε ασφαλή αποθήκευση αυτών, με δαπάνη και κίνδυνο των φερομένων ως παραληπτών.

2. Η παρ. 1 δεν εφαρμόζεται, αν έχει τεθεί σε εφαρμογή η διαδικασία του άρθρου 140.

3. Εάν υπάρχει φανερή ανάγκη ή αν η διατήρηση των πραγμάτων είναι δυσχερής λόγω της φύσης και του είδους τους ή για λόγους οικονομικούς, ιδίως εάν το κόστος διατήρησης των πραγμάτων είναι δυσαναλόγως μεγάλο σε σχέση με την αξία τους, μετά από αίτηση του μεταφορέα ή του μεσεγγυούχου, που εκδίδεται με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, το μονομελές πρωτοδικείο μπορεί να διατάξει εκποίηση των πραγμάτων με εκούσιο πλειστηριασμό, ορίζοντας συγχρόνως τους όρους διενέργειας αυτού. Στην απόφαση προσδιορίζονται η αμοιβή και τα έξοδα του μεσεγγυούχου. Αμφότερα τα ποσά προαφαιρούνται από το εκπλειστηρίασμα. Μετά τη διενέργεια του πλειστηριασμού ακολουθεί διαδικασία αναγγελιών και κατάταξης.

4. Ως προς την ικανοποίηση των αξιώσεων των παραληπτών και την υπεραναμονή εφαρμόζεται η παρ. 4 του άρθρου 140.

Άρθρο 146

Μη εμφάνιση παραλήπτη - άρνηση παραλαβής

1. Σε περίπτωση μη εμφάνισης του παραλήπτη προς παραλαβή των πραγμάτων στον λιμένα εκφόρτωσης ή σε περίπτωση καθυστερημένης εμφάνισης του ή όταν ο παραλήπτης αρνηθεί την παραλαβή για οποιονδήποτε λόγο, ο θαλάσσιος μεταφορέας δικαιούται να προβεί σε ασφαλή αποθήκευση αυτών με δαπάνη και κίνδυνο του παραλήπτη.

2. Ο μεταφορέας οφείλει να γνωστοποιήσει την αποθήκευση στον αναγραφόμενο στη φορτωτική παραλήπτη ή στον εμφανισθέντα και αρνηθέντα την παραλαβή του φορτίου, καθώς και στον φορτωτή, με κάθε πρόσφορο μέσο, και να θέσει εύλογη προθεσμία, μετά την παρέλευση της οποίας δικαιούται να προβεί σε εκποίηση των πραγμάτων με εκούσιο πλειστηριασμό, μετά από σχετική άδεια του μονομελούς πρωτοδικείου που δικάζει κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, ορίζοντας συγχρόνως τους όρους διενέργειας του πλειστηριασμού. Οι δαπάνες αποθήκευσης και εκποίησης προσδιορίζονται με την απόφαση και προαφαιρούνται από το εκπλειστηρίασμα. Μετά τη διενέργεια του πλειστηριασμού ακολουθεί διαδικασία αναγγελιών και κατάταξης.

3. Ως προς την ικανοποίηση των αξιώσεων του παραλήπτη και την υπεραναμονή εφαρμόζεται η παρ. 4 του άρθρου 140.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΕΛΟΣ

Άρθρο 147

Σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος

Στη σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος ο μεταφορέας υποχρεούται να εκτελέσει τη μεταφορά του πράγματος με περισσότερα είδη μεταφορικών μέσων, ένα από τα οποία είναι πλοίο, με μεταφόρτωση του πράγματος από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο.

Άρθρο 148 **Ευθύνη του μεταφορέα**

1. Στην περίπτωση του άρθρου 147, η ευθύνη του μεταφορέα για ζημιές σχετικές με την ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων ή καθυστέρηση στην παράδοση αυτών προσδιορίζεται από τους κανόνες που ρυθμίζουν το θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς, εφόσον το γεγονός που προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση του πράγματος επήλθε στο σκέλος αυτό. Η απόδειξη ότι το εν λόγω γεγονός επήλθε στο θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς βαρύνει αυτόν που προβάλλει τον σχετικό ισχυρισμό.

2. Αν το στάδιο της μεταφοράς στο οποίο επήλθε το γεγονός που προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση του πράγματος δεν αποδεικνύεται, η ευθύνη του μεταφορέα προσδιορίζεται από τους κανόνες που ρυθμίζουν το στάδιο της μεταφοράς στο οποίο προβλέπεται υψηλότερο όριο αποζημίωσης σε βάρος του μεταφορέα, εφόσον στο στάδιο αυτό θα μπορούσε να έχει προκύψει η σχετική ζημία.

Άρθρο 149 **Επιφύλαξη εφαρμογής άλλων διατάξεων**

Δεν θίγεται η εφαρμογή του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης του 1956 για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς που κυρώθηκε με τον ν. 559/1977 (Α' 78), όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα ή άλλων διεθνών συμβάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ' **ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΟΔΟΧΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Άρθρο 150 **Σύμβαση παραγγελίας -** **Παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς**

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

2. Εκτός αν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς ευθύνεται για την προσήκουσα εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς εις ολόκληρον με τον μεταφορέα για τους ίδιους λόγους και στην ίδια έκταση που ευθύνεται ο τελευταίος. Ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς ευθύνεται επίσης για τις πράξεις του μεσολαβούντος παραγγελιοδόχου.

Άρθρο 151 **Παραγγελιοδόχος συνδυασμένης μεταφοράς** **με θαλάσσιο σκέλος**

Εκτός αν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο παραγγελιοδόχος συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος ευθύνεται για την προσήκουσα εκτέλεση της μεταφοράς σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 150, το οποίο εφαρμόζεται αναλόγως.

ΜΕΡΟΣ ΕΚΤΟ **ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' **ΕΝΝΟΙΑ - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Άρθρο 152 **Θαλάσσια μεταφορά επιβάτη - Έννοια**

1. Με τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη ο μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση μεταφοράς δια θαλάσσης του επιβάτη και των αποσκευών του, συμπεριλαμβανομένου του οχήματός του, στον τόπο προορισμού έναντι ανταλλάγματος, όπου τούτο προβλέπεται.

2. Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη αποδεικνύεται με την έκδοση στον επιβάτη εισιτηρίου ή απόδειξης μεταφοράς οχήματος. Η έκδοση μπορεί να γίνει και ηλεκτρονικά.

3. Η θαλάσσια μεταφορά επιβάτη μπορεί να εκτελείται μερικώς ή ολικώς από πρόσωπο διαφορετικό από το πρόσωπο που έχει συμβληθεί ως μεταφορέας στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς (πραγματικός μεταφορέας).

Άρθρο 153 **Εφαρμοστέοι κανόνες**

1. Στη διεθνή και την εθνική θαλάσσια μεταφορά επιβάτη εφαρμόζονται η Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4195/2013 (Α' 211), όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Διεθνής Σύμβαση Αθηνών) και ο Κανονισμός (ΕΚ) 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 «σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος» (L 131/24).

2. Οι διατάξεις του παρόντος Μέρους δεν θίγουν την εφαρμογή:

(α) του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Νοεμβρίου 2010 «σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές» (L 334/1), όπως εκάστοτε ισχύει, και του Μέρους Γ' του Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών (ν. 4948/2022, Α' 125) ως προς τη μεταφορά επιβάτη με δρομολογημένα πλοία στις θαλάσσιες ενδομεταφορές,

(β) του π.δ. 7/2018 (Α' 12), περί εναρμόνισης της νομοθεσίας με την Οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς (L 326/1).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' **ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ**

Άρθρο 154 **Υποχρεώσεις του μεταφορέα**

Ο μεταφορέας υποχρεούται:

(α) Να εκτελεί τη θαλάσσια μεταφορά με αξιόπλοο για τον συγκεκριμένο πλοο πλοίο, κατά τον προγραμματισμένο ή συμφωνημένο χρόνο, από και προς τους προγραμματισμένους ή συμφωνημένους τόπους και σύμφωνα με τους υπόλοιπους όρους της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς.

(β) Να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών χωρίς διακρίσεις μεταξύ των επιβατών, λαμβανομένων υπόψη της κατηγορίας, της θέσης, του τύπου του θαλάμου επιβατών, καθώς και των λοιπών συμφωνημένων παροχών.

(γ) Να τηρεί τους όρους ασφάλειας και υγιεινής των επιβατών του πλοίου και να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο προς τον σκοπό αυτόν.

(δ) Να παρέχει στους επιβάτες επαρκείς πληροφορίες στα σημεία πώλησης, και πάντως το αργότερο κατά την αναχώρηση, σχετικά με τις υποχρεώσεις του και τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, καθυστέρησης ή ματαίωσης της μεταφοράς.

(ε) Να διασφαλίζει συνθήκες πρόσβασης χωρίς διακρίσεις και να παρέχει κάθε δυνατή συνδρομή και πληροφόρηση στα άτομα με αναπηρία ή στα άτομα μειωμένης κινητικότητας και στους συνοδούς αυτών, σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (L 334/1) και του Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών.

(στ) Να παρέχει την απαιτούμενη συνδρομή σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης της μεταφοράς και να διευκολύνει την άσκηση των σχετικών δικαιωμάτων που προβλέπονται στο Κεφάλαιο III του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 και στο Μέρος Γ' του Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών.

(ζ) Να διαθέτει προσβάσιμο μηχανισμό διεκπεραίωσης των παραπόνων ή διαμαρτυριών των επιβατών και να παρέχει σαφή πληροφόρηση για τις διαδικασίες αυτές.

Άρθρο 155 **Ευθύνη του μεταφορέα**

1. Η ευθύνη του μεταφορέα, συμπεριλαμβανομένου του πραγματικού μεταφορέα και των προστηθέντων αυτών, για ζημιές που έχουν σχέση με σωματικές βλάβες ή απώλεια ζωής επιβάτη και απώλεια ή βλάβη των αποσκευών του, διέπεται αποκλειστικά από τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών και τον Κανονισμό (ΕΚ) 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος (L 131/24), όπου οι διατάξεις του τελευταίου καλούνται σε εφαρμογή.

2. Η παρ. 1 εφαρμόζεται:

(α) στις θαλάσσιες περιηγήσεις και

(β) στη μεταφορά επιβατών με αερόσπρωμα οχήματα.

3. Η ευθύνη του μεταφορέα για καθυστέρηση αναχώρησης, άφιξης ή ματαίωσης της μεταφοράς διέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 1177/2010 και τον Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών. Περαιτέρω αποζημίωση με βάση τις κοινές διατάξεις δεν αποκλείεται.

Άρθρο 156 **Περίοδος ευθύνης του μεταφορέα**

Η ευθύνη του μεταφορέα, τόσο στην εσωτερική όσο και στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, εκτείνεται στη χρονική περίοδο της παρ. 8 του άρθρου 1 της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών.

Άρθρο 157 **Ρήτρες περιορισμού ευθύνης του μεταφορέα**

Οποιοσδήποτε συμβατικός όρος που συνομολογείται προτού λάβει χώρα το συμβάν που προκάλεσε τον θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη ή την απώλεια ή ζημία των αποσκευών του, συμπεριλαμβανομένου του οχήματός του, και απαλλάσσει τον μεταφορέα, συμβατικό ή πραγματικό, καθώς και τους προστηθέντες του, από την ευθύνη τους ή διαφοροποιεί τους όρους αυτής ή τις υποχρεώσεις τους ή μεταβάλλει το βάρος απόδειξης κατά τρόπο ευνοϊκότερο για αυτούς, ή περιορίζει τις επιλογές διεθνούς δικαιοδοσίας, είναι άκυρος, χωρίς να επηρεάζεται το κύρος της σύμβασης μεταφοράς, η οποία εξακολουθεί και υπόκειται στις ρυθμίσεις του παρόντος Μέρους.

Άρθρο 158 **Ατομικός και συνολικός περιορισμός της ευθύνης**

1. Ο μεταφορέας, συμπεριλαμβανομένου του πραγματικού μεταφορέα, και οι προστηθέντες αυτών δικαιούνται να προβούν σε ατομικό περιορισμό της ευθύνης τους, σύμφωνα με τα όρια και τις προϋποθέσεις των άρθρων 7, 8, 10, 11 και 13 της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών.

2. Ειδικώς για τους κινδύνους που αναφέρονται στο άρθρο 2.2. των Κατευθυντήριων Γραμμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ισχύουν τα προβλεπόμενα στις ως άνω Κατευθυντήριες Γραμμές όρια ευθύνης, σύμφωνα με το άρθρο τρίτο του ν. 4195/2013 (Α' 211) και την περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 1 και το άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009.

3. Οι παρ. 1 και 2 δεν θίγουν το δικαίωμα συνολικού περιορισμού της ευθύνης για απαιτήσεις σχετικές με απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες επιβατών, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα.

4. Για τα πλοία που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009, τα ατομικά και συνολικά όρια της ευθύνης του μεταφορέα καθορίζονται και αναθεωρούνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Άρθρο 159 **Υποχρεωτική ασφάλιση του πραγματικού μεταφορέα**

1. Ο πλοιοκτήτης - πραγματικός μεταφορέας υποχρεούται να καλύψει ασφαλιστικά την αστική ευθύνη του ως προς τους επιβάτες ή να παράσχει άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, σύμφωνα με το άρθρο 4α της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών, λαμβανομένων υπόψη των επιφυλάξεων και των Κατευθυντήριων Γραμμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που περιέχονται στο άρθρο 3 του ν. 4195/2013, και στο άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009.

2. Για τα πλοία που δεν εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009, η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει τα όρια της ευθύνης του πλοιοκτήτη - πραγματικού μεταφορέα, όπως καθορίζονται σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 158.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' **ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΗ**

Άρθρο 160 **Εισιτήριο**

1. Το αντίτιμο του εισιτηρίου προκαταβάλλεται.
2. Στην αξία του εισιτηρίου περιλαμβάνεται ο ναύλος της μεταφοράς. Δεν περιλαμβάνεται το αντίτιμο τροφοδοσίας κατά τον πλου, εκτός αν συμφωνήθηκε διαφορετικά.
3. Για τις αποσκευές του ο επιβάτης υποχρεώνεται σε καταβολή πρόσθετου ναύλου, εφόσον αυτές υπερβαίνουν το βάρος που προβλέπεται στον νόμο ή στη σύμβαση. Οι σχετικές ρυθμίσεις της θαλάσσιας ενδομεταφοράς εφαρμόζονται και στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά.
4. Δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση του εισιτηρίου χωρίς την έγκριση του μεταφορέα ή του εκδότη του εισιτηρίου.

Άρθρο 161 **Έγκαιρη επιβίβαση**

1. Ο επιβάτης οφείλει να επιβιβάζεται εγκαίρως στο πλοίο σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης μεταφοράς και τους οικείους κανονισμούς.
2. Σε περίπτωση μη έγκαιρης προσέλευσης του επιβάτη προς επιβίβαση, ο μεταφορέας ελευθερώνεται, ο δε επιβάτης υποχρεούται στον πλήρη ναύλο.
3. Κατά τη διάρκεια του πλου, ο επιβάτης οφείλει να συμμορφώνεται προς τις οδηγίες του πλοιάρχου και του πληρώματος του πλοίου. Το άρθρο 43 του Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών εφαρμόζεται και στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά.

Άρθρο 162 **Όροι υπαναχώρησης επιβάτη**

1. Ο επιβάτης δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πριν από την έναρξη του πλου.
2. Οι όροι και οι συνέπειες της υπαναχώρησης ως προς τον καταβληθέντα ναύλο που ισχύουν στη θαλάσσια ενδομεταφορά εφαρμόζονται και στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών.
3. Ο επιβάτης υποχρεώνεται στην καταβολή ολόκληρου του ναύλου εάν αποβιβασθεί σε ενδιάμεσο λιμένα. Εάν η διακοπή του πλου επέλθει λόγω ασθένειας ή άλλου τυχαίου συμβάντος που αφορά στον επιβάτη, αυτός υποχρεώνεται σε καταβολή μέρους του ναύλου ανάλογου με τον διανυθέντα πλου.

Άρθρο 163 **Δήλωση περί απώλειας ή φθοράς αποσκευών**

1. Ο επιβάτης οφείλει να δηλώσει, εγγράφως ή ηλεκτρονικώς, στον μεταφορέα τυχόν εμφανή φθορά των αποσκευών του, το αργότερο κατά τον χρόνο της αποβίβασης, εφόσον πρόκειται για αποσκευές καμπίνας, ή το αργότερο κατά τον χρόνο της παραλαβής για τις λοιπές αποσκευές.

2. Σε περίπτωση απώλειας ή μη εμφανούς φθοράς των αποσκευών, η δήλωση της παρ. 1 πρέπει να αποσταλεί εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την αποβίβαση, ή την παραλαβή αντιστοίχως ή από τον χρόνο που η παραλαβή έπρεπε να λάβει χώρα.

3. Δεν απαιτείται δήλωση, αν η φθορά ή η απώλεια διαπιστώθηκε με κοινή εξέταση κατά τον χρόνο της παραλαβής.

4. Ο επιβάτης που δεν συμμορφώνεται με τη διαδικασία του παρόντος, τεκμαίρεται ότι έχει παραλάβει τις αποσκευές χωρίς βλάβη, εκτός αν αποδείξει το αντίθετο.

Άρθρο 164 **Σχέση με ναύλωση**

1. Σε περίπτωση ναύλωσης του πλοίου με σκοπό την περιήγηση προσώπων, έστω και μη ορισμένου αριθμού, εφαρμόζονται η περ. (α) του άρθρου 154, η παρ. 1 του άρθρου 155, και τα άρθρα 156, 157 και 159, εφόσον τη ναυτική διεύθυνση του πλοίου διατηρεί ο εκμεταλλεζόμενος αυτός.

2. Τα όρια ευθύνης και ασφαλιστικής κάλυψης στην περίπτωση της παρ. 1 καθορίζονται στο άρθρο 17 του ν. 4926/2022 (Α' 82).

ΜΕΡΟΣ ΕΒΔΟΜΟ **ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

Άρθρο 165 **Εφαρμοστέοι κανόνες**

1. Η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα του ναυτικού ρυθμίζονται από τις συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας που έχουν εφαρμογή, τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006, όπως έχει κυρωθεί με τον ν. 4078/2012 (Α' 179) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας), τις σχετικές ρυθμίσεις του ενωσιακού δικαίου και συμπληρωματικώς από το παρόν Μέρος.

2. Τα Κεφάλαια Α' και Β' του παρόντος Μέρους εφαρμόζονται και στον πλοίαρχο, εκτός αν άλλως ορίζεται ρητώς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' **ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ**

Άρθρο 166 **Κατάρτιση σύμβασης ναυτολόγησης**

1. Η σύμβαση ναυτολόγησης συννομολογείται μεταξύ του ναυτικού και του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του ή του πλοιάρχου, εφόσον δεν είναι ο ίδιος ναυτολογούμενος. Καταρτίζεται εγγράφως και περιέχει τους όρους της ναυτολόγησης επί του πλοίου. Καθένας από τους συμβαλλομένους λαμβάνει υπογεγραμμένο πρωτότυπο της σύμβασης ναυτολόγησης.

2. Κατά την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης ο ναυτικός πρέπει να έχει ενημερωθεί πλήρως σχετικά με το περιεχόμενο της σύμβασης, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του, καθώς και τους όρους εργασίας επί του πλοίου.

3. Η σύμβαση ναυτολόγησης καταχωρίζεται στο ναυτολόγιο του πλοίου. Η καταχώριση θεωρείται από τη λιμενική ή προξενική αρχή ή από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

4. Η τήρηση του ναυτολογίου, καθώς και κάθε πράξη και εγγραφή σε αυτό μπορεί να γίνεται και με ηλεκτρονικά μέσα.

Άρθρο 167 **Μορφές σύμβασης ναυτολόγησης**

Η σύμβαση ναυτολόγησης μπορεί να είναι σύμβαση ορισμένου χρόνου, κατά ταξίδι ή αορίστου χρόνου.

Άρθρο 168 **Περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης**

Η σύμβαση ναυτολόγησης περιέχει, εκτός από την ημερομηνία και τον τόπο κατάρτισής της, τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) Το πλήρες όνομα του ναυτικού, τον τόπο και τον χρόνο της γέννησής του.

(β) Το πλήρες όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του νόμιμου αντιπροσώπου του ή του πλοιάρχου.

(γ) Το όνομα του πλοίου, τον τύπο και τον αριθμό νηολογίου, τη χωρητικότητα, το διεθνές διακριτικό σήμα, τον διακριτικό αριθμό του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

(δ) Την ειδικότητα, με την οποία ναυτολογείται ο ναυτικός, και το κατεχόμενο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας.

(ε) Το ποσό του μισθού του ναυτικού και τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του.

(στ) Τον χρόνο της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή αναλόγως, όταν έχει εφαρμογή, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της.

(ζ) Τον χρόνο διάρκειας της σύμβασης και τις προϋποθέσεις καταγγελίας αυτής.

(η) Τις παροχές υγείας και κοινωνικής προστασίας του πλοιοκτήτη προς τον ναυτικό.

(θ) Ρητή πρόβλεψη περί του δικαιώματος παλιννόστησης του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένου του τόπου παλιννόστησης.

(ι) Την εφαρμοζόμενη συλλογική σύμβαση εργασίας, αντίτυπο της οποίας προσαρτάται στο ναυτολόγιο, καθώς και τυχόν επιπρόσθετους, συμφωνηθέντες από τα συμβαλλόμενα μέρη, όρους.

(ια) Ρητή πρόβλεψη περί της επίλυσης των διαφορών που τυχόν προκύπτουν από τη σύμβαση ναυτολόγησης.

Άρθρο 169 **Προσύμφωνο ναυτολόγησης**

1. Το προσύμφωνο ναυτολόγησης αποτελεί συμφωνία του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του με τον ναυτικό, σύμφωνα με την οποία ο πρώτος αναλαμβάνει την υποχρέωση να συνάψει σύμβαση ναυτικής εργασίας με τον ναυτικό, όταν αυτός επιβιβασθεί στο πλοίο.

2. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να καταβάλει στον ναυτικό τις δαπάνες μετακίνησής του στον λιμένα ναυλοχίας του πλοίου και παραμονής σε αυτόν, καθώς και τον αναλογούντα πλήρη μισθό για το χρονικό διάστημα από τη σύναψη του προσυμφώνου μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ναυτολόγησης. Εάν υφίσταται ευνοϊκότερη ρύθμιση στην οικεία συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας, ισχύει αυτή.

3. Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν συνάψει τη σύμβαση ναυτολόγησης, ο ναυτικός που μετέβη στον λιμένα ναυλοχίας δικαιούται τα προβλεπόμενα στην παρ. 2 καθώς και τις δαπάνες επιστροφής του στον τόπο αναχώρησής.

Άρθρο 170 **Σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου**

Η σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου περιέχει την ημερομηνία λήξης της. Εάν η σύμβαση ναυτολόγησης λήξει κατά τη διάρκεια του πλου, παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στον επόμενο λιμένα, εφόσον είναι δυνατή η αποναυτολόγηση του ναυτικού σε αυτόν.

Άρθρο 171 **Σύμβαση ναυτολόγησης κατά ταξίδι**

1. Η σύμβαση ναυτολόγησης κατά ταξίδι αναφέρει τους λιμένες αναχώρησης και προορισμού του πλοίου και καθορίζει τον χρόνο αποναυτολόγησης του ναυτικού. Για τα φορτηγά πλοία ο χρόνος αυτός δεν μπορεί να προσδιορίζεται προγενέστερα από την εκφόρτωση του πλοίου.

2. Η σύμβαση ναυτολόγησης κατά ταξίδι περιλαμβάνει και τον πλου υπό έρμα.

3. Πλοία που ακολουθούν τακτική γραμμή θεωρείται ότι συμπληρώνουν το ταξίδι με την εκφόρτωση στον λιμένα της ναυτολόγησης.

Άρθρο 172

Σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου

Η σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου ορίζει τις προϋποθέσεις καταγγελίας της και την απαιτούμενη περίοδο κοινοποίησης αυτής.

Άρθρο 173

Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με συμφωνία

Η σύμβαση ναυτολόγησης λύνεται με συμφωνία των συμβαλλομένων.

Άρθρο 174

Αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης

Η σύμβαση ναυτολόγησης λύνεται αυτοδίκαια λόγω:

- α) απώλειας του πλοίου,
- β) εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό,
- γ) διαγραφής του πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο.

Άρθρο 175

Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με άτακτη καταγγελία από τον πλοιοκτήτη

Εάν ο ναυτικός παράνομα απουσιάζει από την υπηρεσία του ή παραβιάζει τις εργασιακές του υποχρεώσεις, έτσι ώστε να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων, του φορτίου, καθώς και της ναυσιπλοΐας, η σύμβαση ναυτολόγησης λύνεται με καταγγελία του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του ή του πλοιάρχου χωρίς τήρηση προθεσμίας.

Άρθρο 176

Λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με τακτική καταγγελία από τον πλοιοκτήτη

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο αντιπρόσωπός του, συμπεριλαμβανομένου του πλοιάρχου, μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου ή αορίστου χρόνου των μελών του πληρώματος με τήρηση προθεσμίας τουλάχιστον επτά (7) ημερών και δήλωση του λόγου αυτής.

2. Ως λόγοι καταγγελίας σύμφωνα με την παρ. 1 θεωρούνται:

- α) η πρόσκαιρη ανικανότητα του πλοίου για πλου και
- β) ο παροπλισμός του πλοίου για διάστημα άνω των δεκαπέντε (15) ημερών.

Άρθρο 177

Άτακτη καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον ναυτικό

1. Ο ναυτικός μπορεί, χωρίς να τηρήσει προθεσμία, να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης λόγω βαρέας παράβασης των υποχρεώσεων, κατά περίπτωση, του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου έναντι αυτού.

2. Ο ναυτικός μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης σε περίοδο γνωστοποίησης μικρότερη των επτά (7) ημερών ή χωρίς προθεσμία για σοβαρούς προσωπικούς ή άλλους επείγοντες λόγους.

Άρθρο 178

Τακτική καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον ναυτικό

Ο ναυτικός μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης

αορίστου χρόνου μετά από την παρέλευση έξι (6) μηνών από τη συνολοδόγησή της. Η λύση της σύμβασης ναυτολόγησης επέρχεται μετά την πάροδο επτά (7) ημερών από την καταγγελία. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στον αμέσως επόμενο λιμένα.

Άρθρο 179

Σύμβαση ναυτολόγησης και ομηρία του ναυτικού

1. Η ομηρία του ναυτικού εντός ή εκτός του πλοίου λόγω πειρατείας ή ένοπλης βίας δεν επιφέρει λύση της σύμβασης ναυτολόγησης.

2. Σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου δεν λύνεται, εάν επέλθει ο χρόνος λήξης της κατά τη διάρκεια ομηρίας του ναυτικού.

3. Καθ' όλη τη διάρκεια της ομηρίας, ο ναυτικός δικαιούται να λαμβάνει πλήρη μισθό σύμφωνα με το άρθρο 183.

Άρθρο 180

Αποζημίωση του ναυτικού λόγω λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης

Σε περίπτωση λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης για τους λόγους των περ. α), β) και γ) του άρθρου 174, των περ. α) και β) του άρθρου 176 και της παρ. 1 του άρθρου 177, ο ναυτικός δικαιούται αποζημίωσης, η οποία συνίσταται σε ποσό ίσο προς τον μισθό δεκαπέντε (15) ημερών. Εάν η λύση επήλθε στην αλλοδαπή, η αποζημίωση διπλασιάζεται όταν πρόκειται για λιμένα της Μεσογείου Θάλασσας, του Ευξείνου Πόντου, της Ερυθράς Θάλασσας ή της Ευρώπης, και τριπλασιάζεται όταν πρόκειται για οποιονδήποτε άλλο λιμένα.

Άρθρο 181

Αστική ευθύνη του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη

1. Αν ο πλοιοκτήτης είναι αλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρεία, ο αντιπρόσωπός του, ο οποίος συνάπτει για λογαριασμό του σύμβαση ή προσύμφωνο ναυτολόγησης στην Ελλάδα με ναυτικό, ευθύνεται εις ολόκληρον με τον πλοιοκτήτη για όλες τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από ή με αφορμή τη σύμβαση ναυτολόγησης και θεωρείται αντίκλητος του πλοιοκτήτη ως προς τις υποχρεώσεις αυτές. Εάν ο αντιπρόσωπος είναι νομικό πρόσωπο ημεδαπό ή αλλοδαπό, ενέχονται με τον πλοιοκτήτη ατομικά και εις ολόκληρον, εκτός από το νομικό πρόσωπο και όλα τα φυσικά πρόσωπα που το εκπροσώπησαν ή το εκπροσωπούν από τη σύμβαση ή του προσυμφώνου ναυτολόγησης μέχρι την άσκηση των αξιώσεων από τον ναυτικό.

2. Εάν ο πλοιοκτήτης κηρυχθεί σε πτώχευση, ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ευθύνεται μόνο για τις απαιτήσεις του ναυτικού που δημιουργήθηκαν τους τελευταίους έξι (6) μήνες πριν από την ημέρα της κήρυξης της πτώχευσης.

3. Οι αξιώσεις του ναυτικού κατά του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη υπόκεινται σε ετήσια παραγραφή, εκτός των αξιώσεων από εργατικό ατύχημα, οι οποίες υπόκεινται σε παραγραφή τριάντα (30) μηνών. Σε κάθε περίπτωση, η παραγραφή αρχίζει από τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Άρθρο 182

Προκαταβολή μισθού

1. Με την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης ο ναυτικός δικαιούται προκαταβολή μισθού έως το ύψος του μηνιαίου πλήρους μισθού του, εκτός αν άλλως ορίζεται σε ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας.

2. Τα μέρη μπορούν να συμφωνούν προκαταβολή ποσού μεγαλύτερου από το προβλεπόμενο στην παρ. 1.

Άρθρο 183 **Υπολογισμός του μισθού του ναυτικού**

1. Ο ναυτικός δικαιούται πλήρη μισθό για την εργασία που πα-
ρέχει σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησής του. Ο μισθός του
ναυτικού καταβάλλεται σε τακτά χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύ-
τερα από έναν μήνα και σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση ερ-
γασίας που έχει εφαρμογή.
2. Ο ναυτικός δικαιούται πλήρη μισθό για τους μήνες και τις ημέ-
ρες που διήρκεσε η σύμβαση ναυτολόγησής. Εάν η σύμβαση ναυ-
τολόγησής διήρκεσε λιγότερο από μήνα, ο ναυτικός δικαιούται τον
πλήρη μισθό ενός μήνα.
3. Ως πλήρης μισθός νοούνται ο βασικός μισθός που αντιστοιχεί
στις κανονικές ώρες εργασίας του ναυτικού, τα τακτικά επιδόματα
που σχετίζονται με τον βασικό μισθό και το επίδομα τροφής.
4. Ως πλήρεις ημέρες θεωρούνται τόσο η πρώτη ημέρα ναυτο-
λόγησής όσο και αυτή της αποναυτολόγησής.

Άρθρο 184 **Μισθός σε περίπτωση απώλειας του πλοίου -** **Αποζημίωση του ναυτικού για απώλεια** **των αντικειμένων του**

1. Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου, ο ναυτικός δικαιούται
πλήρεις αποδοχές για τις ημέρες που εργάστηκε για τη διάσωση
του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου και επιπλέον πλήρη
μισθό, μέχρι δύο (2) μηνών εφόσον δεν ναυτολογήθηκε σε άλλο
πλοίο. Ο ναυτικός δικαιούται κατ' επιλογή του τον μισθό του πα-
ρόντος ή την αποζημίωση του άρθρου 180.
2. Ο ναυτικός δικαιούται επίσης αποζημίωση για την απώλεια
των αντικειμένων της προσωπικής ή επαγγελματικής του χρήσης
κατά τη διάρκεια πυρκαγιάς ή άλλων ατυχημάτων προερχόμενων
από τυχερό γεγονός.

Άρθρο 185 **Δικαίωμα αδείας**

1. Ο ναυτικός δικαιούται ετήσια άδεια σύμφωνα με τη Διεθνή
Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, και με τις προβλεπόμενες στην παρ.
3 του άρθρου 183 του παρόντος αποδοχές. Συμφωνία παραίτησης
του ναυτικού από το δικαίωμα της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών
απαγορεύεται και είναι άκυρη.
2. Ειδικότεροι όροι της οικείας συλλογικής σύμβασης ναυτικής
εργασίας που έχει εφαρμογή υπερισχύουν.

Άρθρο 186 **Δικαιώματα του ναυτικού** **σε περίπτωση ασθένειας και ατυχήματος**

1. Ο ναυτικός που ασθενεί δικαιούται πλήρη μισθό και νοση-
λεύεται με δαπάνη του πλοιοκτήτη. Εάν η σύμβαση ναυτολόγησής
λυθεί λόγω της ασθένειας και ο ναυτικός νοσηλεύεται εκτός του
πλοίου, δικαιούται νοσήλια και πλήρη μισθό όσο διαρκεί η ασθέ-
νεια, όχι όμως πέραν των τεσσάρων (4) μηνών από τη λύση της
σύμβασης ναυτολόγησής.
2. Η παρ. 1 εφαρμόζεται και σε περίπτωση ατυχήματος. Εάν ο
ναυτικός καταστεί ανίκανος για εργασία, καθώς και σε περίπτωση
θανάτου, εφαρμόζονται και οι ειδικές διατάξεις περί αποζημιώ-
σεως όσων έπαθαν ατύχημα κατά την εργασία τους.
3. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να συνάπτει σύμβαση ασφάλι-
σης ή χρηματοοικονομικής ασφάλειας που να καλύπτει την ευ-
θύνη του, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας. Ο
ναυτικός έχει ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή για τις απαιτή-
σεις των παρ. 1 και 2. Ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αντιτάξει κατά
του ναυτικού ενστάσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμ-
βαση.

Άρθρο 187 **Δικαίωμα παλιννόστησης**

1. Σε περίπτωση λύσης της σύμβασης ναυτολόγησής, ο ναυτι-
κός δικαιούται να επιστρέψει με δαπάνες του πλοιοκτήτη, κατ' επι-
λογή του, είτε στον τόπο κατοικίας του ή στον λιμένα έναρξης του
πλου ή στον τόπο υπογραφής της σύμβασης ή σε οποιονδήποτε
άλλο τόπο συμφωνηθεί κατά τη συνομολόγηση της σύμβασης
ναυτολόγησής.
2. Η παλιννόστηση λαμβάνει χώρα με τα πλέον πρόσφορα μέσα
σύμφωνα με την εύλογη κρίση του πλοιοκτήτη, αφού ληφθεί
υπόψη η βούληση του ναυτικού.
3. Το δικαίωμα παλιννόστησης αποσβέννεται, εάν ο ναυτικός
δεν το ασκήσει εντός εύλογου χρόνου από την καθ' οιονδήποτε
τρόπο λύση της σύμβασης ναυτολόγησής.

Άρθρο 188 **Κόστος παλιννόστησης**

1. Η παλιννόστηση καλύπτει το κόστος μετάβασης του ναυτικού
στον τόπο που επελέγη, τη διαμονή και τη διατροφή του.
2. Το κόστος παλιννόστησης δεν παρακρατείται από τον μισθό
του ναυτικού, εκτός εάν ο τελευταίος αποδεδειγμένα, με βάση τε-
λεσίδικη δικαστική απόφαση, παραβίασε τα καθήκοντα και τις υπο-
χρεώσεις του που απορρέουν από τη σύμβαση ναυτολόγησής.
3. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να συνάπτει σύμβαση ασφάλι-
σης ή χρηματοοικονομικής ασφάλειας που να καλύπτει την ευ-
θύνη του, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας. Ο
ναυτικός έχει ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή για τις καλυπτό-
μενες απαιτήσεις. Ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αντιτάξει κατά του
ναυτικού ενστάσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμ-
βαση.

Άρθρο 189 **Σύννομη εκτέλεση των καθηκόντων του ναυτικού**

1. Ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελεί την υπηρεσία του σύμ-
φωνα με τους νόμους, τους όρους της σύμβασης ναυτολόγησής,
τους κανονισμούς και τις κρατούσες συνθήκες, με γνώμονα την
ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου, συμμορ-
φούμενος προς τις εντολές των ιεραρχικών προϊσταμένων του.
2. Κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του ο ναυτικός υποχρεού-
ται να διατηρεί σε καλή κατάσταση το πλοίο, καθώς και τα αντι-
κείμενα που του έχουν χορηγηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' **Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ**

Άρθρο 190 **Ευθύνη πλοίαρχου**

1. Ο πλοίαρχος διοικεί το πλοίο και μεριμνά για τη νόμιμη σύν-
θεση του πληρώματος σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη,
καθώς και για την τήρηση των ισχυόντων νόμων και κανονισμών
που άπτονται της ασφάλειας του πλοίου, του πληρώματος, των
επιβαινόντων και του φορτίου.
2. Ο πλοίαρχος ευθύνεται για δόλο και βαριά αμέλεια, εκτός εάν
ειδικός νόμος ορίζει διαφορετικά.

Άρθρο 191 **Υποχρέωση για τη φύλαξη ναυτιλιακών εγγράφων**

1. Ο πλοίαρχος φυλάσσει με προσωπική του ευθύνη επί του
πλοίου τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία, πιστοποιητικά και φορ-
τωτικά έγγραφα.

Άρθρο 192**Αποτροπή επικείμενου κινδύνου από τον πλοίαρχο**

Ο πλοίαρχος δικαιούται να χρησιμοποιήσει κάθε αντικείμενο που βρίσκεται επί του πλοίου και είναι αναγκαίο για την αποτροπή επικείμενου κινδύνου. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται το άρθρο 286 του Αστικού Κώδικα.

Άρθρο 193**Ανάθεση από τον πλοίαρχο πρόσθετων καθηκόντων σε ναυτικό**

1. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ο πλοίαρχος μπορεί να αναθέσει προσωρινά σε ναυτικό καθήκοντα πέραν εκείνων που έχει αναλάβει με τη σύμβαση ναυτολόγησης, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστα με την ειδικότητα και τον βαθμό του.

2. Στην περίπτωση της παρ. 1 καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή που καθορίζεται ανάλογα με τον συμφωνημένο μισθό και τις ειδικές περιστάσεις.

Άρθρο 194**Απαγόρευση φόρτωσης εμπορευμάτων για ίδιο λογαριασμό**

Απαγορεύεται στον πλοίαρχο με ποινή αποζημίωσης να φορτώνει εμπορεύματα για ίδιο λογαριασμό, εάν δεν υπάρχει ρητή έγγραφη άδεια του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του. Ομοίως, απαιτείται η ρητή άδεια του πλοίαρχου, προκειμένου να φορτώσει ο ναυτικός επί του πλοίου εμπορεύματα για ίδιο λογαριασμό.

Άρθρο 195**Ενεργητική και παθητική αντιπροσώπευση**

1. Ο πλοίαρχος μπορεί, σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης κατά τη διάρκεια του πλου, να κοινοποιεί έγγραφα στο όνομα του πλοιοκτήτη, να λαμβάνει ασφαλιστικά μέτρα και να εγείρει αγωγή για οτιδήποτε αφορά στο πλοίο ή το φορτίο.

2. Εάν το πλοίο ευρίσκεται σε τόπο διαφορετικό από την έδρα του πλοιοκτήτη, η κοινοποίηση διαδικαστικών ή εξωδικών εγγράφων που αφορούν στο υπό την πλοιαρχία του πλοίο δύναται να γίνει στον πλοίαρχο.

ΜΕΡΟΣ ΟΓΔΟΟ**ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ - ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ - ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ****ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ****Άρθρο 196****Εφαρμοστέοι κανόνες**

1. Σε επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989 (Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή), η οποία κυρώθηκε με τον ν. 2391/1996 (Α' 55) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα. Σε θέματα που εξαιρούνται ή δεν ρυθμίζονται από τη Σύμβαση εφαρμόζονται τα άρθρα 197 και 198 του παρόντος.

2. Η Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή εφαρμόζεται και σε επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής σε σταθερές ή πλωτές εξέδρες ή σε κινητές θαλάσσιες μονάδες γεώτρησης, όταν αυτές οι εξέδρες ή μονάδες ασχολούνται επί τόπου με την εξερεύνηση, εκμετάλλευση ή παραγωγή ορυκτού πλούτου από τον πυθμό της θάλασσας.

Άρθρο 197**Κατανομή της αμοιβής**

1. Αν την επιθαλάσσια αρωγή παρέχει πλοίο με ελληνική ση-

μαία που δεν είναι κατ' επάγγελμα ναυαγοσωστικό, το ήμισυ της αμοιβής ανήκει στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου, το ένα τέταρτο (1/4) στον πλοίαρχο και το υπόλοιπο ένα τέταρτο (1/4) στο πλήρωμα. Συμφωνία που περιορίζει το ποσό αμοιβής που αναλογεί στον πλοίαρχο και το πλήρωμα είναι άκυρη.

2. Το ποσό αμοιβής που αναλογεί στο πλήρωμα κατανέμεται με βάση πίνακα που συντάσσεται από τον πλοίαρχο κατά τον λόγο της προσωπικής συμβολής κάθε μέλους του πληρώματος στην επίτευξη του ωφέλιμου αποτελέσματος.

Άρθρο 198**Δικονομικές διατάξεις**

1. Την αγωγή για πληρωμή αμοιβής της παρ. 1 του άρθρου 197 νομιμοποιείται να ασκήσει και ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής του πλοίου που παρέχει την επιθαλάσσια αρωγή για ολόκληρο το ποσό αμοιβής που αναλογεί στον ίδιο, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, καθώς και ο πλοίαρχος για ολόκληρο το ποσό αμοιβής που αναλογεί στον ίδιο και τα μέλη του πληρώματος.

2. Στη δίκη της παρ. 1 ο πλοίαρχος εκπροσωπεί και τα μέλη του πληρώματος, εφόσον αυτά δεν παρίστανται αυτοπροσώπως ή με άλλον αντιπρόσωπο.

3. Αμφισβήτηση της κατάταξης με βάση τον πίνακα της παρ. 2 του άρθρου 197 επιλύεται από τη λιμενική ή προξενική αρχή, η απόφαση της οποίας μπορεί να προσβληθεί ενώπιον του μονομελούς πρωτοδικείου, το οποίο δικάζει με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ****Άρθρο 199****Πεδίο εφαρμογής**

1. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου διέπουν τις αξιώσεις αποζημίωσης που απορρέουν από τα περιστατικά του άρθρου 201, όταν δεν εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 περί ενοποίησης κανόνων τινών επί συγκρούσεως πλοίων, η οποία κυρώθηκε με τον ν. ΓΩΠΣΤ 3886/1911 (Α' 224).

2. Το παρόν κεφάλαιο εφαρμόζεται πάντοτε όταν όλα τα εμπλεκόμενα πλοία φέρουν την ελληνική σημαία, ανεξαρτήτως αν τα περιστατικά του άρθρου 201 έλαβαν χώρα στα ελληνικά χωρικά ή στα διεθνή ύδατα.

Άρθρο 200**Διεθνής δικαιοδοσία**

1. Με την επιφύλαξη συμφωνίας παρέκτασης, η διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων για τις διαφορές του άρθρου 199 καθορίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 για την αρμοδιότητα επίλυσης ιδιωτικών διαφορών από σύγκρουση πλοίων, η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 4407 της 4ης/11.11.1964 (Α' 213) και τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 για την ενοποίηση των κανόνων επί συντηρητικής κατάσχεσής τους, η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 4570/1966 (Α' 224), άλλως από τον Κανονισμό (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2012 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (L 351/1).

2. Σε κάθε άλλη περίπτωση τα ελληνικά δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία: α) όταν ο εναγόμενος κατοικεί ή διαμένει στην Ελλάδα, β) αν ένα από τα εμπλεκόμενα πλοία είναι εγγεγραμμένο σε ελληνικό νηολόγιο, γ) αν τα γεγονότα του άρθρου 201 συνέβησαν στα ελληνικά χωρικά ύδατα, δ) αν το υπεύθυνο πλοίο κατασχέθηκε συντηρητικά στην Ελλάδα ή απαγορεύθηκε ο απόπλους του από ελληνικό λιμένα, εστω και αν η κατάσχεση ή η απαγόρευση έχουν αρθεί πριν από την έγερση της αγωγής με παροχή εγγυοδοσίας.

Άρθρο 201 **Νόμιμος λόγος ευθύνης**

1. Σε περίπτωση υλικής επαφής του κύτους ή των συστατικών ή των παραρτημάτων δύο (2) τουλάχιστον πλοίων που προκαλεί ζημία (άμεση σύγκρουση) ή σε περίπτωση που η ζημία προκαλείται χωρίς επαφή (έμμεση σύγκρουση), λόγω αναξιοπλοΐας ή παραβίασης των Κανόνων Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα αποζημίωση οφείλεται μόνον αν η σύγκρουση προκλήθηκε με υπαιτιότητα.

2. Για την εφαρμογή της παρ. 1 είναι αδιάφορο: α) αν τα πλοία πλέουν ή είναι ακινητοποιημένα εντός ή εκτός του λιμένα και β) αν η σύγκρουση πραγματοποιείται στα ελληνικά χωρικά ή σε διεθνή ύδατα.

Άρθρο 202 **Υποκείμενο της ευθύνης**

1. Η ευθύνη προς αποκατάσταση των ζημιών βαρύνει αυτόν που εκμεταλλεύεται το υπεύθυνο για τη σύγκρουση πλοίο.

2. Αν το ζημιόγιο πλοίο τελεί υπό εφοπλισμό, ο κύριος αυτού ευθύνεται κατά τους όρους του άρθρου 63.

3. Η ευθύνη σύμφωνα με την παρ. 1 δεν αναιρείται όταν η σύγκρουση προκλήθηκε με υπαιτιότητα πλοηγού, έστω και αν η πρόσληψη αυτού ήταν υποχρεωτική.

4. Τα λοιπά υπαίτια για τη σύγκρουση πρόσωπα ενέχονται κατά τις κοινές διατάξεις περί αδικοπραξιών.

Άρθρο 203 **Μέτρο της ευθύνης**

1. Αν για τη σύγκρουση είναι υπεύθυνο ένα μόνον πλοίο, η ευθύνη βαρύνει αποκλειστικά το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο αυτό.

2. Σε περίπτωση που η σύγκρουση προκλήθηκε με ευθύνη περισσότερων πλοίων, το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το καθένα τους βαρύνεται αναλόγως του βαθμού της συνυπαιτιότητάς του. Αν ο καθορισμός της αναλογίας δεν είναι εφικτός, η ευθύνη κατανέμεται ισομερώς.

3. Οι υλικές ζημιές που προκλήθηκαν στα πλοία, στα φορτία ή στους επιβάτες τους βαρύνουν τα συνυπαίτια πλοία κατά την αναλογία της παρ. 2.

4. Κατ' εξαίρεση, σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης, τα συνυπαίτια πλοία ευθύνονται εις ολόκληρον.

Άρθρο 204 **Δικαιούχος της αποζημίωσης**

1. Αποζημίωση δικαιούνται ο εκμεταλλεούμενος το ζημιωθέν από τη σύγκρουση πλοίο, ο πλοίαρχος, το πλήρωμα, οι επιβάτες και οι δικαιούχοι των μεταφερόμενων με αυτό πραγμάτων.

2. Εάν το ζημιωθέν πλοίο τελεί υπό εφοπλισμό, αξίωση αποζημίωσης για τις υλικές ζημιές του έχει και ο κύριος αυτού.

3. Η αποζημίωση του προσώπου που πριν από τη σύγκρουση συνήψε σύμβαση με τον εκμεταλλεούμενο το ζημιόγιο πλοίο διέπεται από τους ειδικούς κανόνες της συγκεκριμένης έννομης σχέσης, ανεξαρτήτως της νομικής βάσης της απαίτησής του.

4. Σχετικά με την ευθύνη προς αποζημίωση για ζημιές σε πρόσωπα και πράγματα που κατά τον χρόνο της σύγκρουσης βρίσκονταν εκτός των πλοίων που συγκρούστηκαν δεν εφαρμόζεται το παρόν Κεφάλαιο.

Άρθρο 205 **Έκταση της αποζημίωσης**

1. Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων του οφειλέτη προς περιορισμό της ευθύνης του, η αποζημίωση είναι πλήρης και καλύπτει όλες τις υλικές και λοιπές περιουσιακές ζημιές.

2. Ο ζημιωθείς οφείλει να λάβει κάθε πρόσφορο μέτρο προς περιορισμό της έκτασης της ζημίας του.

3. Χρηματική ικανοποίηση για τις μη περιουσιακές ζημιές σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 932 του Αστικού Κώδικα δεν αποκλείεται.

4. Τόκος οφείλεται από την ημέρα επέλευσης της ζημίας ή, σε περίπτωση αναγωγής, της πληρωμής.

Άρθρο 206 **Λόγοι απαλλαγής**

1. Ο ζημιώσας απαλλάσσεται ολικώς, αν η σύγκρουση προκλήθηκε από τυχαίο γεγονός ή ανωτέρα βία ή όταν υπάρχουν αμβολίες για τα αίτια της. Στην περίπτωση αυτή οι ζημιές βαρύνουν αυτούς που τις υπέστησαν.

2. Αυτός που εκμεταλλεύεται το ζημιώσαν πλοίο απαλλάσσεται μερικώς αν αποδείξει συνυπαιτιότητα του εκμεταλλεούμενου το ζημιωθέν. Η απαλλαγή επέρχεται κατά το ποσοστό της ζημίας που αναλογεί στον βαθμό της συνυπαιτιότητας. Αν δεν μπορεί να καθοριστεί η αναλογία, η ευθύνη κατανέμεται ισομερώς.

Άρθρο 207 **Δικαίωμα αναγωγής**

Στις περιπτώσεις της παρ. 4 του άρθρου 203, ο εκμεταλλεούμενος πλοίο που κατέβαλε αποζημίωση μεγαλύτερη από αυτή που του αναλογούσε σύμφωνα με το άρθρο 206 έχει δικαίωμα αναγωγής.

Άρθρο 208 **Βάρος απόδειξης**

1. Οι προϋποθέσεις της ευθύνης αποδεικνύονται από αυτόν που αξιώνει αποζημίωση.

2. Για την απόδειξη δεν ισχύει κανένα νόμιμο τεκμήριο.

Άρθρο 209 **Εκπροσώπηση των δικαιούχων**

1. Ο φορέας εκμετάλλευσης του πλοίου που συγκρούστηκε ή ο πλοίαρχος του νομιμοποιούνται να ασκήσουν αγωγή για λογαριασμό του πληρώματος, των δικαιούχων του φορτίου και των επιβατών του πλοίου για την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστησαν από τη σύγκρουση.

2. Αυτός που ενεργεί σύμφωνα με την παρ. 1 υποχρεούται να προσεπικαλέσει στη δίκη τους εκπροσωπούμενους από αυτόν σε εύλογη προθεσμία πριν από τη συζήτηση της αγωγής.

Άρθρο 210 **Υποχρεώσεις του πλοίαρχου**

1. Μετά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος καθενός από τα εμπλεκόμενα πλοία υποχρεούται να παράσχει αρωγή στα άλλα πλοία, στους επιβάτες και στο πλήρωμά τους, εφόσον μπορεί να το πράξει χωρίς να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το δικό του πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες του. Ομοίως υποχρεούται να γνωστοποιήσει στα άλλα πλοία, κατά τον πιο πρόσφορο υπό τις περιστάσεις τρόπο, κάθε πληροφορία που είναι αναγκαία για την ταυτοποίηση του δικού του πλοίου.

2. Για την παραβίαση των υποχρεώσεων της παρ. 1 δεν υπέχει ευθύνη το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' **ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ**

Άρθρο 211 **Κοινή αβάρια - Ορισμός**

Κοινή αβάρια υπάρχει μόνον όταν έκτακτη θυσία ή δαπάνη, εκούσια και εύλογη, πραγματοποιήθηκε με σκοπό την προστασία πλοίου και φορτίου από θαλάσσιο κίνδυνο που έχει συμβεί σε κοινή ναυτική αποστολή.

Άρθρο 212 Εφαρμογή διατάξεων

Τις θυσίες και δαπάνες της κοινής αβαρίας φέρουν τα θυσιασθέντα και διασωθέντα συμφέροντα του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου, τα οποία συνεισφέρουν σε αυτήν, σύμφωνα με το παρόν Κεφάλαιο.

Άρθρο 213 Κοινή ναυτική αποστολή

1. Κοινή ναυτική αποστολή υπάρχει όταν οι θαλάσσιοι κίνδυνοι απειλούν ταυτόχρονα το πλοίο, το φορτίο ή/και τον ναύλο.

2. Κοινή ναυτική αποστολή υπάρχει και όταν ένα ή περισσότερα πλοία ρυμουλκούν ή ωθούν ένα άλλο πλοίο ή πλοία, ανεξαρτήτως της ύπαρξης φορτίων, με την επιφύλαξη της παροχής επιθαλάσσιας αρωγής.

3. Πλοίο δεν ευρίσκεται σε κοινό κίνδυνο με άλλο πλοίο ή πλοία, εάν αυτό είναι ασφαλές μετά την αποσύνδεσή του από αυτό. Η κοινή ναυτική αποστολή συνεχίζεται, εάν η αποσύνδεση αυτή ή η υποχρεωτική παραμονή σε σύνδεση συνιστά πράξη κοινής αβαρίας.

Άρθρο 214 Υπολογιζόμενες απώλειες, ζημιές ή δαπάνες

1. Στην κοινή αβαρία υπολογίζονται μόνο οι απώλειες, ζημιές ή δαπάνες που αποτελούν άμεση συνέπεια πράξης κοινής αβαρίας σύμφωνα με το άρθρο 211.

2. Δεν υπολογίζονται απώλειες, ζημιές ή δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με περιβαλλοντική ζημία ή ως αποτέλεσμα διαφυγής ή απόρριψης ρυπογόνων ουσιών από την περιουσία που εμπλέκεται στην κοινή ναυτική αποστολή.

3. Δεν υπολογίζονται αποζημιώσεις υπερανάμνησης, αγοραίες απομειώσεις και κάθε απώλεια ή ζημία ή δαπάνες που καταβλήθηκαν εξαιτίας καθυστέρησης είτε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή μεταγενέστερα, καθώς και οποιαδήποτε άλλη έμμεση ζημία.

Άρθρο 215 Δικαιώματα προς συνεισφορά

1. Τα δικαιώματα προς συνεισφορά στην κοινή αβαρία δεν τίθενται στην περίπτωση που το γεγονός που προκάλεσε τη θυσία ή δαπάνη οφείλεται σε πταίσμα συμμετέχοντος στην κοινή ναυτική αποστολή.

2. Η παρ. 1 δεν θίγει το δικαίωμα αναγωγής κατά του υπαιτίου προσώπου.

Άρθρο 216 Αποδεικτικά στοιχεία

1. Το μέρος εκείνο που ζητά να υπολογισθεί στην κοινή αβαρία η ζημία ή οι δαπάνες που κατέβαλε φέρει το σχετικό βάρος απόδειξης.

2. Εφόσον έχει ορισθεί διακανονιστής αβαριών, τα μέρη που έχουν απαιτήσεις στο πλαίσιο της κοινής αβαρίας, τού παρέχουν εγγράφως στοιχεία σχετικά με την απώλεια ή τη ζημία για την αιτούμενη συνεισφορά τους εντός δώδεκα (12) μηνών από την ολοκλήρωση της κοινής ναυτικής αποστολής.

3. Αν ελλείπει η γνωστοποίηση αυτή ή σε περίπτωση κατά την οποία το οποιοδήποτε μέρος, εντός δώδεκα (12) μηνών από την αίτησή του, δεν παράσχει στοιχεία προς υποστήριξη της υποβληθείσας απαίτησης ή στοιχεία της αξίας της συνεισφοράς, ο διακανονιστής αβαριών έχει τη διακριτική ευχέρεια να υπολογίσει το μέγεθος αυτής ή τη συνεισφερόμενη αξία με βάση τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του.

4. Ο υπολογισμός αυτός μπορεί να αμφισβητηθεί, μόνον εφόσον αποδειχθεί ότι είναι προδήςλως εσφαλμένος.

Άρθρο 217 Συμπληρωματικές δαπάνες

Κάθε συμπληρωματική δαπάνη που καταβλήθηκε προς αποφυγή άλλης, η οποία θα γινόταν αποδεκτή ως κοινή αβαρία, λογίζεται ως τέτοια και γίνεται αποδεκτή, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οτιδήποτε διασώθηκε, έναντι των άλλων συμφερόντων, μόνο μέχρι το ποσό των εξόδων της κοινής αβαρίας που αποφεύχθηκαν.

Άρθρο 218 Διακανονισμός κοινής αβαρίας

1. Ο διακανονισμός της κοινής αβαρίας, τόσο ως προς την απώλεια όσο και ως προς τη συνεισφορά, γίνεται με βάση τις αξίες που ισχύουν κατά τον χρόνο και στον τόπο όπου ολοκληρώνεται η κοινή ναυτική αποστολή.

2. Η παρ. 1 δεν επηρεάζει τον τόπο του διακανονισμού της κοινής αβαρίας όπως προβλέπεται στο άρθρο 220.

Άρθρο 219 Δήλωση για διενέργεια κοινής αβαρίας

Ο διακανονισμός της κοινής αβαρίας προκαλείται με έγγραφη δήλωση του πλοιοκτήτη που απευθύνεται στον διακανονιστή της επιλογής του και στα πρόσωπα που εκπροσωπούν τα συμφέροντα του άρθρου 212. Αν, μετά την παρέλευση ενός (1) μηνός από την υποβολή σε αυτόν σχετικού αιτήματος από πρόσωπο που έχει έννομο συμφέρον να γίνει διακανονισμός, ο πλοιοκτήτης δεν τον ενεργήσει, στην υποβολή της δήλωσης δικαιούται εκείνος που διατύπωσε το αίτημα, ο οποίος θα ορίσει και τον διακανονιστή.

Άρθρο 220 Τόπος διακανονισμού της κοινής αβαρίας

Ο διακανονισμός της κοινής αβαρίας γίνεται στην πραγματική έδρα του πλοιοκτήτη, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία.

Άρθρο 221 Λοιπές εφαρμοστέες διατάξεις

1. Στην κοινή αβαρία και στη συνεισφορά εφαρμόζονται οι Κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας του 2016 της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορούν να τίθενται σε εφαρμογή νεότερες εκδοχές των Κανόνων Υόρκης - Αμβέρσας.

ΜΕΡΟΣ ΕΝΑΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 222 Εφαρμοστέες διατάξεις

1. Η ευθύνη των προσώπων που αναφέρονται στο άρθρο 223 δύναται να περιοριστεί για απαιτήσεις που απορρέουν από την εκμετάλλευση του πλοίου, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Λονδίνου του 1976/1996 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, (Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού), η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1923/1991 (Α' 13), όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα.

2. Ο περιορισμός της ευθύνης για απαιτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, όπως κυρώθηκε με το π.δ. 197/1995 (Α' 106) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Διεθνή Σύμβαση ευθύνης για ρύπανση από πε-

τρέλαιο) διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής.

3. Ο περιορισμός της ευθύνης για απαιτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης του 2001 για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, όπως κυρώθηκε με τον ν. 3393/2005 (Α' 242) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Διεθνής Σύμβαση ευθύνης για το πετρέλαιο κίνησης) γίνεται σύμφωνα με την παρ. 1.

4. Ο περιορισμός της ευθύνης για απαιτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης του 2010 για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημία σχετική με τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (Διεθνής Σύμβαση ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες) διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής.

5. Για τη σύσταση και διανομή του κεφαλαίου περιορισμού και την εν γένει διαδικασία περιορισμού εφαρμόζεται το δεύτερο κεφάλαιο του παρόντος Μέρους.

Άρθρο 223 **Δικαιούχοι περιορισμού**

1. Δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού, ο πλοιοκτήτης, τα εξομοιούμενα με αυτόν πρόσωπα, το πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής και οι προστηθέντες αυτών. Το ίδιο δικαίωμα έχει και ο ασφαλιστής αστικής ευθύνης για τις κατά νόμο περιορισμένες απαιτήσεις.

2. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 48:

(α) Εξομοιώνονται με τον πλοιοκτήτη, για τους σκοπούς εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, ο κύριος του πλοίου, ο εκμεταλλεόμενος, ο ναυλωτής και ο διαχειριστής αυτού.

(β) Εξομοιώνονται με τον πλοιοκτήτη, για τους σκοπούς εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης για το πετρέλαιο κίνησης, ο κύριος του πλοίου, ο εκμεταλλεόμενος αυτό και ο διαχειριστής αυτού.

(γ) Ως πλοιοκτήτης νοείται, για τους σκοπούς της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, ο κύριος του πλοίου. Δικαίωμα περιορισμού έχει και ο ασφαλιστής αστικής ευθύνης του κυρίου.

Άρθρο 224 **Μη αποδοχή ευθύνης**

Η άσκηση του δικαιώματος περιορισμού δεν συνιστά αποδοχή της ευθύνης.

Άρθρο 225 **Διαχρονικό δίκαιο**

Ο περιορισμός της ευθύνης διενεργείται σύμφωνα με τα όρια των άρθρων 226, 227 και 229 που ισχύουν ή ίσχυαν κατά τον χρόνο επέλευσης του ζημιογόνου περιστατικού.

Άρθρο 226 **Εφαρμοζόμενα όρια**

1. Τα προβλεπόμενα στη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού όρια ευθύνης εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία κατά την έννοια του άρθρου 1 του παρόντος, ανεξάρτητα από τη βάση ευθύνης, με την επιφύλαξη της παρ. 2.

2. Για πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των τριακοσίων (300) κόρων, το ανώτατο όριο της παρ. 1(α) του άρθρου 6 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού ορίζεται σε ένα εκατομμύριο (1.000.000) μονάδες υπολογισμού, και το ανώτατο όριο της παρ. 1(β) σε πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) μονάδες υπολογισμού.

3. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορούν να τροποποιούνται τα όρια της παρ. 2.

4. Στα πλοία και τις κατηγορίες φορτίων που εμπίπτουν στις Διεθνείς Συμβάσεις που αναφέρονται στις παρ. 2 και 4 του άρθρου 222 εφαρμόζονται τα εκεί προβλεπόμενα όρια περιορισμού.

Άρθρο 227 **Περιορισμός ευθύνης για ζημίες από στατικά ναυπηγήματα**

1. Τα πρόσωπα που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 219 μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη τους για απαιτήσεις που γεννώνται από την εκμετάλλευση στατικών ναυπηγημάτων και εμπίπτουν στις κατηγορίες του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού.

2. Στα στατικά ναυπηγήματα που διαθέτουν καταμετρηθείσα ολική χωρητικότητα εφαρμόζονται οι παρ. 1 έως 3 του άρθρου 226.

3. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται τα όρια περιορισμού για τα στατικά ναυπηγήματα που δεν διαθέτουν καταμετρηθείσα ολική χωρητικότητα.

4. Κατ' εξαίρεση των παρ. 1 και 2, τα όρια περιορισμού δεν εφαρμόζονται σε στατικά ναυπηγήματα που έχουν κατασκευασθεί για τον σκοπό έρευνας ή εκμετάλλευσης των φυσικών πηγών του βυθού ή του υπεδάφους του.

Άρθρο 228 **Εμπλεκόμενα πλοία**

1. Σε περίπτωση εμπλοκής περισσοτέρων πλοίων στο ίδιο περιστατικό, ο περιορισμός της ευθύνης γίνεται αυτοτελώς για κάθε ένα από αυτά.

2. Περιορισμός ευθύνης δεν χωρεί για ζημίες που έχει υποστεί το ίδιο το πλοίο, με βάση τη χωρητικότητα του οποίου λαμβάνει χώρα ο υπολογισμός των ορίων περιορισμού.

Άρθρο 229 **Τροποποιήσεις ορίων περιορισμού**

1. Οι τροποποιήσεις των ορίων ευθύνης που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 6 και στην παρ. 1 του άρθρου 7 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού τίθενται σε εφαρμογή στην Ελλάδα με τη θέση τους διεθνώς σε ισχύ, με τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής, που προβλέπεται στο άρθρο 8 του Πρωτοκόλλου 1996, το οποίο κυρώθηκε με τον ν. 3743/2009 (Α' 24).

2. Η παρ. 1 εφαρμόζεται και για τις τροποποιήσεις των ορίων ευθύνης που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου V της Διεθνούς Σύμβασης για ρύπανση από πετρέλαιο, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 του Πρωτοκόλλου του 1992.

3. Για τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων των ορίων ευθύνης που προβλέπονται στις παρ. 1 και 2 εκδίδεται αμελλητί διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Άρθρο 230 **Επενέργεια κεφαλαίου περιορισμού**

1. Κεφάλαιο περιορισμού που έχει συσταθεί σε συμβαλλόμενο στη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού κράτος αναγνωρίζεται στην Ελλάδα, εφόσον στο κράτος αυτό έχει ασκηθεί αγωγή ή άλλο ένδικο βοήθημα για απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό και ισχύουν σε αυτό τα όρια ευθύνης που ισχύουν στην Ελλάδα.

2. Κεφάλαιο περιορισμού που έχει συσταθεί από τον πλοιοκτήτη ή εξομοιούμενα με αυτόν πρόσωπα ή τον ασφαλιστή ισχύει για όλους, συμπεριλαμβανομένων των προστηθέντων τους, εκτός αν πρόκειται για απαιτήσεις που διέπονται από ειδική διεθνή σύμβαση ευθύνης. Ομοίως, το κεφάλαιο που συστήνεται από πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής ισχύει υπέρ των προστηθέντων του.

Άρθρο 231 Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού

1. Τα αναφερόμενα στο άρθρο 223 πρόσωπα δεν δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 4 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, της παρ. 2 του άρθρου V της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και της παρ. 2 του άρθρου 9 της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.

2. Για την έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού απαιτείται προσωπική πράξη ή παράλειψη του δικαιούχου, που τελείται με άμεσο ή ενδεχόμενο δόλο.

3. Για τους σκοπούς του παρόντος, το ππαιγμα του πλοίαρχου ή του πληρώματος δεν συνιστά ίδιο ππαιγμα του εκμεταλλευόμενου το πλοίο.

Άρθρο 232 Αδρανοποίηση ναυτικών προνομίων

1. Ναυτικά προνόμια δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τη διανομή του κεφαλαίου σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 12 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού.

2. Η παρ. 1 εφαρμόζεται και για τη διανομή του κεφαλαίου σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου V της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και την παρ. 4 του άρθρου 9 της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.

Άρθρο 233 Τόκος και δικαστικές δαπάνες

1. Ο τόκος της παρ. 1 του άρθρου 11 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού καθορίζεται με βάση το διατραπεζικό επιτόκιο δανεισμού σε ευρώ (EURIBOR), προσαυξημένο κατά τέσσερις (4) μονάδες, από τον χρόνο του επίδικου περιστατικού έως και τη σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού.

2. Οι δικαστικές δαπάνες δεν υπόκεινται σε περιορισμό.

3. Κάθε είδους τέλη, δικαιώματα και πρόστιμα του ελληνικού Δημοσίου ή άλλων φορέων που σχετίζονται με περιορισμένες απαιτήσεις, υπόκεινται σε περιορισμό σύμφωνα με τη διαδικασία του Κεφαλαίου Β', με εξαίρεση τα πρόστιμα που επιβάλλονται από δημόσιες αρχές για ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Άρθρο 234 Περιορισμός ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου

Το δικαίωμα περιορισμού σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού μπορεί να ασκηθεί και χωρίς σύσταση κεφαλαίου σε κάθε βαθμό δικαιοδοσίας και μέχρι την τελευταία πράξη εκτέλεσης.

Άρθρο 235 Δήλωση περί σύστασης κεφαλαίου

1. Τα πρόσωπα του άρθρου 223 που επιθυμούν να προβούν σε περιορισμό ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου οφείλουν να το δηλώσουν ενώπιον του γραμματέα του αρμόδιου πρωτοδικείου, με ειδική δήλωση για αυτόν τον σκοπό. Ειδική έκθεση συντάσσεται από τον γραμματέα κάτω από το κείμενο της δήλωσης.

2. Αρμόδιο για τη σύσταση κεφαλαίου με βάση τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού του 1976, είναι το πρωτοδικείο του Πειραιά.

3. Αρμόδια για τη σύσταση κεφαλαίου, όταν εφαρμόζονται οι παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 222, είναι το πρωτοδικείο του τόπου επέλευσης του ζημιογόνου περιστατικού και συντρεχόντως το πρωτοδικείο του Πειραιά.

Άρθρο 236 Περιεχόμενο δήλωσης

1. Η δήλωση που αναφέρεται στο άρθρο 235 περιέχει τα εξής στοιχεία:

α) Όνομα, σημαία, λιμένα και αριθμό νηολόγησης, αριθμό Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, διεθνές διακριτικό σήμα και ολική χωρητικότητα του πλοίου,

β) σύντομη περιγραφή του περιστατικού από το οποίο απορρέουν οι απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό και των γνωστών ή πιθανών ζημιών που σχετίζονται με αυτό,

γ) πίνακα με τα στοιχεία των δανειστών με περιορισμένες απαιτήσεις,

δ) το ύψος του ποσού στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη σύμφωνα με τα εκάστοτε εφαρμοζόμενα όρια,

ε) διορισμό αντικλήτου για την επίδοση όλων των δικογράφων, αποφάσεων και εγγράφων που αφορούν στη διαδικασία του περιορισμού,

στ) τον τρόπο με τον οποίο θα συσταθεί το κεφάλαιο περιορισμού, κατά το άρθρο 237.

2. Στη δήλωση επισυνάπτονται από τον υποβάλλοντα, με ποινή απαραδέκτου, τα ακόλουθα έγγραφα:

α) Επικυρωμένο αντίγραφο του διεθνούς πιστοποιητικού καταμέτρησης ή, ανάλογα με την περίπτωση, του πιστοποιητικού καταμέτρησης του πλοίου σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία,

β) βεβαίωση της Τράπεζας της Ελλάδας για την ισοτιμία σε ευρώ του Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος, κατά την ημερομηνία σύστασης του κεφαλαίου,

γ) αποδεικτικό σύστασης του κεφαλαίου ή την εγγυητική επιστολή που προβλέπονται στο άρθρο 237, και

δ) αποδεικτικό κατάθεσης σε πίστωση ειδικού λογαριασμού πιστωτικού ιδρύματος που λειτουργεί στην Ελλάδα ποσού είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ για την κάλυψη των αρχικώς υπολογιζόμενων εξόδων της διαδικασίας και του εκκαθαριστή.

Ο δηλών τον περιορισμό έχει διακριτική ευχέρεια να προσκομίσει κάθε άλλο έγγραφο σχετικό με οποιαδήποτε περιορισμένη απαίτηση.

Άρθρο 237 Σύσταση κεφαλαίου

1. Το κεφάλαιο περιορισμού συστήνεται είτε με την κατάθεση μετρητών του ποσού της περ.(δ) της παρ. 1 του άρθρου 236, σε πίστωση ειδικού λογαριασμού σε πιστωτικό ίδρυμα που λειτουργεί στην Ελλάδα, είτε με την έκδοση εγγυητικής επιστολής πιστωτικού ιδρύματος που λειτουργεί στην Ελλάδα ή αξιόχρεου αλληλασφαλιστικού φορέα.

2. Το πιστωτικό ίδρυμα στο οποίο συστήθηκε το κεφάλαιο είναι υποχρεωμένο να χορηγήσει σε αυτόν που το συνέστησε το αποδεικτικό της περ.(γ) της παρ. 2 του άρθρου 236.

3. Οι τόκοι του ως άνω ειδικού λογαριασμού αποδίδονται σε αυτόν που συνέστησε το κεφάλαιο περιορισμού.

4. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται ο τύπος και το ελάχιστο περιεχόμενο της εγγυητικής επιστολής της παρ. 1.

Άρθρο 238 Διορισμός εισηγητή και εκκαθαριστή

1. Ο γραμματέας υποβάλλει τη δήλωση στον προϊστάμενο του πρωτοδικείου χωρίς καθυστέρηση. Ο τελευταίος διορίζει, με πράξη του, εισηγητή και εκκαθαριστή. Με την ίδια διαδικασία γίνεται η αντικατάσταση του εισηγητή.

2. Ο γραμματέας ειδοποιεί τον εκκαθαριστή χωρίς καθυστέρηση. Αν αυτός δεν επιθυμεί τον διορισμό του, οφείλει να το δηλώσει στην γραμματεία εντός τριών (3) ημερών. Σε αντίθετη περίπτωση, θεωρείται ότι τον αποδέχθηκε.

3. Ο εκκαθαριστής μπορεί να ζητήσει από τον εισηγητή την αν-

τικατάστασή του για σοβαρούς λόγους, χωρίς όμως να διακόψει το έργο του μέχρι να αντικατασταθεί από άλλο πρόσωπο. Η πράξη του εισηγητή δεν προσβάλλεται και καταχωρίζεται κάτω από την αίτηση του εκκαθαριστή.

4. Ο εκκαθαριστής μπορεί να αντικατασταθεί με αυτεπάγγελτη πράξη του εισηγητή, κατά της οποίας δικαιούται να ασκήσει ανακοπή, εντός τριών (3) ημερών από την επίδοσή της σε αυτόν, στο μονομελές πρωτοδικείο που δικάζει αμετακλήτως κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας.

Άρθρο 239

Έλεγχος των τυπικών προϋποθέσεων περιορισμού

1. Η δήλωση του άρθρου 235 υποβάλλεται χωρίς καθυστέρηση στον εισηγητή για να ελέγξει την ορθότητα του υπολογισμού του κεφαλαίου, με βάση τα ισχύοντα ανά περίπτωση όρια και το αξιόχρεο του αλληλασφαλιστικού φορέα που εξέδωσε την εγγυητική επιστολή και εκδίδεται σχετική με αυτά απόφαση. Σε αρνητική περίπτωση ο εισηγητής διατάσσει, με την απόφασή του, ο,τιδήποτε απαιτείται για τη συμμόρφωση, περιλαμβανομένης της συμπλήρωσης και ειδικότερα τη συμπλήρωση του κεφαλαίου μέχρι του επιβαλλόμενου ποσού. Δικαιούται επίσης να διατάξει την καταβολή συμπληρωματικού ποσού για την κάλυψη του κόστους της διαδικασίας.

2. Αντίγραφο της απόφασης του εισηγητή κοινοποιείται χωρίς καθυστέρηση από τον γραμματέα σε εκείνον που συνέστησε το κεφάλαιο, στον εκκαθαριστή και, ειδικά στην περίπτωση ζημιών από ρύπανση από πετρέλαιο στη θάλασσα ή ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, και στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μαζί με την έκθεση του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 235. Η απόφαση αναρτάται επίσης στον ιστότοπο του πρωτοδικείου Πειραιά.

3. Ανακοπή κατά της απόφασης αυτής επιτρέπεται σε όποιον έχει έννομο συμφέρον, μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίησή της στο πρόσωπο που συνέστησε το κεφάλαιο και στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αντίστοιχα ή από την ανάρτησή της στον ιστότοπο της παρ. 2, για κάθε άλλο πρόσωπο. Οι ανακοπές ασκούνται ενώπιον του πολυμελούς πρωτοδικείου Πειραιά και δικάζονται στην ίδια δικάσιμο, κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας. Σε παρέμβαση δικαιούται όποιος έχει έννομο συμφέρον. Οι ανακοπές και οι παρεμβάσεις κοινοποιούνται υποχρεωτικά στον εκκαθαριστή.

4. Η ανακοπή και η προθεσμία άσκησης αυτής δεν αναστέλλουν την εκτέλεση της απόφασης του εισηγητή και τη διαδικασία της εκκαθάρισης. Η απόφαση που εκδίδεται επί της ανακοπής δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα.

5. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την επίδοση της απόφασης του εισηγητή ή από την επίδοση της απόφασης επί της ανακοπής, εκείνος που συνέστησε το κεφάλαιο έχει υποχρέωση να λάβει τα προβλεπόμενα σε αυτές διορθωτικά μέτρα. Αν καθοριστεί ποσό υψηλότερο, υποχρεούται να συμπληρώσει το ποσό που κατατέθηκε, εφαρμόζοντας τη διαδικασία της παρ. 1 του άρθρου 235. Αν καθοριστεί ποσό μικρότερο από αυτό που προσδιορίστηκε αρχικώς, τότε αποδίδεται σε εκείνον που συνέστησε το κεφάλαιο η διαφορά ή επιτρέπεται σε αυτόν να αντικαταστήσει την εγγυητική επιστολή με την ταυτόχρονη κατάθεση άλλης που ανταποκρίνεται σε ποσό με αυτό που καθορίστηκε με την απόφαση του εισηγητή ή την απόφαση επί της ανακοπής.

Άρθρο 240

Αμφισβήτηση των ουσιαστικών προϋποθέσεων περιορισμού

1. Αν δανειστής αμφισβητεί τη συνδρομή των ουσιαστικών προϋποθέσεων περιορισμού της ευθύνης, λόγω έκπτωσης του οφειλέτη σύμφωνα με το άρθρο 4 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, την παρ. 2 του άρθρου V της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και το άρθρο 231 του παρόντος, μπορεί να προβάλει τις αντιρρήσεις του με ανακοπή που ασκείται εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών από τη δημοσί-

ευση της δήλωσης, απευθύνεται κατά του προσώπου που συνέστησε το κεφάλαιο περιορισμού και εκδικάζεται ενώπιον του πολυμελούς πρωτοδικείου με τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας. Η παρ. 3 του άρθρου 245 εφαρμόζονται αναλόγως.

2. Η ανακοπή κοινοποιείται στον εκκαθαριστή.

3. Περισσότερες ανακοπές δικάζονται υποχρεωτικά στην ίδια δικάσιμο.

4. Η άσκηση της ανακοπής του παρόντος δεν εμποδίζει τη διαδικασία της εκκαθάρισης, ούτε τη συμμετοχή σε αυτήν του ανακόπτοντα.

5. Η τελεσίδικη αναγνώριση της συνδρομής των ουσιαστικών προϋποθέσεων περιορισμού της ευθύνης του οφειλέτη ισχύει έναντι πάντων. Το ίδιο ισχύει και για την τελεσίδικη αναγνώριση των προϋποθέσεων έκπτωσης. Σε κάθε περίπτωση, η αναγνώριση ενεργεί αναδρομικά.

Άρθρο 241

Αποτελέσματα

Η σύσταση του κεφαλαίου επιφέρει τα παρακάτω αποτελέσματα:

α) Απαγορεύεται η άσκηση ατομικών δικωτικών μέτρων σχετικά με περιορισμένες απαιτήσεις σε άλλα περιουσιακά στοιχεία προσώπου από το οποίο, ή για λογαριασμό του οποίου, έχει συσταθεί το κεφάλαιο.

β) Δίκες που είναι εκκρεμείς και αφορούν στις ανωτέρω απαιτήσεις διακόπτονται.

γ) Απαγορεύεται κάθε πράξη αναγκαστικής εκτέλεσης ή η λήψη ασφαλιστικών μέτρων για τις ανωτέρω απαιτήσεις.

δ) Ασφαλιστικά μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί ανακαλούνται και οι σχετικές ασφάλειες αποδίδονται με απόφαση του δικαστηρίου που τα διέταξε, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις οικείες διεθνείς συμβάσεις.

ε) Αναγκαστικά μέτρα που έχουν ήδη επιβληθεί ανακαλούνται με διαταγή του εισηγητή, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις οικείες διεθνείς συμβάσεις.

στ) Οι παραπάνω απαιτήσεις παύουν να είναι τοκοφόρες.

ζ) Το κεφάλαιο αποτελεί χωριστή ομάδα περιουσίας και διατίθεται αποκλειστικά για την ικανοποίηση των απαιτήσεων για τις οποίες συστάθηκε.

η) Πτώχευση του οφειλέτη ή τρίτου που συνέστησε το κεφάλαιο δεν έχει επίδραση στη διαδικασία της εκκαθάρισης και το κεφάλαιο δεν περιλαμβάνεται στην πτωχευτική περιουσία.

Άρθρο 242

Χρόνος επέλευσης των αποτελεσμάτων

Τα αποτελέσματα του άρθρου 241 επέρχονται από τον χρόνο της δήλωσης.

Άρθρο 243

Διαδικασία αναγγελίας απαιτήσεων

1. Ο εκκαθαριστής καλεί χωρίς καθυστέρηση τους δανειστές περιορισμών απαιτήσεων να αναγγείλουν την απαίτησή τους εντός έξι (6) μηνών από την τελευταία δημοσίευση σχετικής πρόσκλησης στον ιστότοπο του πρωτοδικείου του Πειραιά και σε μία καθημερινή εφημερίδα μεγάλης κυκλοφορίας. Η αναγγελία πρέπει να περιέχει τον διορισμό αντικλήτου. Ειδικά για τις αξιώσεις από θαλάσσια ρύπανση ή τις αξιώσεις του άρθρου 71, η πρόσκληση δημοσιεύεται και σε μία τοπική εφημερίδα του τόπου όπου προκλήθηκαν κυρίως οι ζημιές και τοιχοκολλάται στο τοπικό δημοτικό κατάστημα.

2. Η αναγγελία γίνεται με δικόγραφο που κατατίθεται στον γραμματέα και συντάσσεται σχετική έκθεση. Ακριβές αντίγραφο εγχειρίζεται στον εκκαθαριστή μαζί με τα έγγραφα που αποδεικνύουν την απαίτηση.

3. Η αναγγελία περιέχει τα στοιχεία του άρθρου 216 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (π.δ. 503/1985, Α' 182). Αν κατά την ημερομηνία της αναγγελίας δεν είναι με ακρίβεια γνωστό το

ύψος της απαίτησης, η αναγγελία μπορεί να προσδιορίζει κατά προσέγγιση το ύψος του ποσού μέχρι το οποίο μπορεί να φθάσει. Σε κάθε περίπτωση, ο οριστικός προσδιορισμός του ποσού μπορεί να γίνει το αργότερο εντός δέκα (10) ημερών από τη σχετική ειδοποίηση του εκκαθαριστή προς τον αναγγελλθέντα.

4. Εκπρόθεσμη αναγγελία είναι δυνατή, εφόσον το επιτρέψει ο εισηγητής μετά από αίτηση που δικάζεται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων και απευθύνεται προς τον εκκαθαριστή, και υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος των απαιτήσεων και το εκπρόθεσμο οφείλεται σε άγνοια της πρόσκλησης ή σε άλλη αιτία που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του αιτούντα.

5. Η αναγγελία απαιτήσεων διακόπτει την παραγραφή.

Άρθρο 244

Έλεγχος των αναγγελθεισών απαιτήσεων

1. Ο έλεγχος των απαιτήσεων γίνεται από τον εκκαθαριστή, υπό την εποπτεία του εισηγητή και συντάσσεται έκθεση από τον γραμματέα. Ο εκκαθαριστής καλεί με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο, έγγραφο ή ηλεκτρονικό, τους δανειστές που αναγγέλθηκαν και εκείνοι που συνέστησε το κεφάλαιο, να παραστούν κατά τον έλεγχο των απαιτήσεων, γνωστοποιώντας συγχρόνως τα πρόσωπα των αναγγελλθέντων και το ύψος των απαιτήσεών τους.

2. Ο έλεγχος των απαιτήσεων μπορεί να γίνει σε μία συνεδρίαση ή σε περισσότερες κατόπιν απόφασης του εισηγητή περί αναβολής και ορισμού νέου χρόνου συνέχισης του ελέγχου χωρίς νέα ειδοποίηση των ενδιαφερομένων μερών, τα οποία πάντως διακαίονται να παρίστανται σε οποιαδήποτε συνεδρίαση και να προβάλουν παρατηρήσεις για κάθε άλλη υπό έλεγχο αίτηση.

3. Ο γραμματέας και ο εκκαθαριστής χορηγούν αντίγραφα της αναγγελίας και των αποδεικτικών εγγράφων, αντιστοίχως, σε οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον, με δαπάνη του τελευταίου.

4. Κατά τον έλεγχο των απαιτήσεων ο εκκαθαριστής δικαιούται αιτιολογημένα να ζητήσει πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του δανειστή, ο εκκαθαριστής έχει το δικαίωμα να απορρίψει την απαίτηση ή μέρος αυτής.

5. Μετά το τέλος του ελέγχου ο εκκαθαριστής καταθέτει στον γραμματέα πίνακα των απαιτήσεων που έγιναν προσωρινά δεκτές, καθώς και εκείνες που απορρίφθηκαν, στον οποίο θεωρούνται ενσωματωμένες οι εκθέσεις της παρ. 1, και ειδοποιεί χωρίς καθυστέρηση με οποιοδήποτε πρόσφορο τρόπο, έγγραφο ή ηλεκτρονικό, τους δανειστές που αναγγέλθηκαν και εκείνοι που συνέστησε το κεφάλαιο.

Άρθρο 245

Άσκηση ανακοπών

1. Μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την κατάθεση του προσωρινού πίνακα, κάθε δανειστής που αναγγέλθηκε και εκείνος που συνέστησε το κεφάλαιο μπορούν να ασκήσουν ανακοπή κατά της απόφασης του εκκαθαριστή για την αποδοχή ή μη της απαίτησης του, καθώς και οποιασδήποτε άλλης απαίτησης τρίτου εφόσον έχει έννομο συμφέρον.

2. Η ανακοπή ασκείται με δικόγραφο που απευθύνεται κατά του εκκαθαριστή. Σε περίπτωση που η ανακοπή στρέφεται εναντίον της αποδοχής απαίτησης άλλου δανειστή, το δικόγραφο απευθύνεται και κατά του τρίτου.

3. Η ανακοπή ασκείται ενώπιον του πολυμελούς πρωτοδικείου, εφαρμόζομένων των διατάξεων της εκούσιας δικαιοδοσίας, πλην των άρθρων 763, 765 και 773 έως 775 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Η άσκηση τριτανακοπής δεν επιτρέπεται.

4. Κατά την κατάθεση των ανακοπών δεν ορίζεται δικάσιμος. Ο εκκαθαριστής υποχρεούται μετά τη λήξη της προθεσμίας της παρ. 1 να επισπεύσει τη συζήτηση των ανακοπών κατά την ίδια υποχρεωτικά δικάσιμο, καλώντας σε αυτή τους διαδίκους τριάντα (30) ημέρες νωρίτερα.

5. Παρέμβαση ασκείται με ποινή απαραδέκτου το αργότερο δέκα (10) ημέρες πριν από την ημερομηνία της συζήτησης των ανακοπών και προσδιορίζεται υποχρεωτικά για συζήτηση κατά την ίδια δικάσιμο.

6. Το δικαστήριο έχει δικαίωμα να διατάξει τη συνεκδίκαση ή τον χωρισμό των ανακοπών.

Άρθρο 246

Οριστικός πίνακας

1. Εάν δεν ασκηθεί εμπρόθεσμα ανακοπή κατά του προσωρινού πίνακα, αυτός καθίσταται οριστικός.

2. Μετά το αμετάκλητο των αποφάσεων επί των ανακοπών καταρτίζεται από τον εκκαθαριστή ο οριστικός πίνακας, που κατατίθεται στον γραμματέα και γνωστοποιείται στον εισηγητή. Κατά του πίνακα επιτρέπεται μόνο αίτηση διόρθωσης για λογιστικά λάθη που απευθύνεται κατά του εκκαθαριστή και ασκείται ενώπιον του εισηγητή κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων και μέσα σε αποσβεστική προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών από την κατάθεση του πίνακα στον γραμματέα.

3. Όταν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία του δεύτερου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 245, αρχίζει η καταβολή σε κάθε δανειστή του ποσού για το οποίο κατατάχθηκε αυτός στον πίνακα διανομής.

4. Με την καταβολή σε κάθε δανειστή του ποσού που του ανήκει σύμφωνα με τον οριστικό πίνακα διανομής και των τυχόν συμπληρωματικών πινάκων, επέρχεται απόσβεση της αντίστοιχης αξίωσης.

5. Προσωρινές καταβολές στους δανειστές επιτρέπονται ακόμη και πριν κριθεί ο πίνακας οριστικός, εφόσον εγκρίνει τούτο ο εισηγητής, μετά από πρόταση του εκκαθαριστή. Ο εισηγητής δικαιούται να διατάξει την επανεισαγωγή προσωρινών καταβολών στο συσταθέν κεφάλαιο σε κάθε περίπτωση, εφαρμοζόμενης αναλογικά της παρ. 6.

6. Με αίτηση του εκκαθαριστή που εκδικάζεται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων ο εισηγητής δικαιούται να διατάξει επίσης τον προσωρινό αποχωρισμό από το κεφάλαιο ποσού για την κάλυψη των εξόδων της διαδικασίας και αμοιβής του εκκαθαριστή, σε περίπτωση που το ποσό της περ.(δ) της παρ. 2 του άρθρου 236 αποδειχθεί ανεπαρκές.

7. Με αίτηση του εκκαθαριστή που εκδικάζεται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων ο εισηγητής μπορεί να διατάξει την ολική ή μερική επανεισαγωγή στο κεφάλαιο κάθε ποσού που αποχωρίσθηκε από αυτό για την εφαρμογή της παρ. 6 και δεν έχει ήδη διατεθεί.

Άρθρο 247

Διανομή κεφαλαίου

1. Οι καταβολές προς τους δανειστές και τον εκκαθαριστή γίνονται με ένταλμα στο πιστωτικό ίδρυμα όπου τηρούνται οι ειδικοί λογαριασμοί της παρ. 1 των άρθρων 237 και της περ.(δ) της παρ. 2 του άρθρου 236 αντίστοιχα ή στο πιστωτικό ίδρυμα ή στον αλληλασφαλιστικό οργανισμό που εξέδωσε την εγγυητική επιστολή, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 237. Το ένταλμα εκδίδεται από τον εκκαθαριστή και θεωρείται από τον εισηγητή.

2. Με το πρώτο ένταλμα ο εκκαθαριστής οφείλει να παραδώσει στο ανωτέρω πιστωτικό ίδρυμα ή αλληλασφαλιστικό οργανισμό βεβαίωση του γραμματέα, θεωρημένη από τον προϊστάμενο του πρωτοδικείου, από την οποία να προκύπτει η ταυτότητα του εκκαθαριστή και του εισηγητή του συγκεκριμένου κεφαλαίου κατά τον χρόνο έκδοσης του εντάλματος. Η βεβαίωση παραμένει στο πιστωτικό ίδρυμα ή στον αλληλασφαλιστικό οργανισμό και ισχύει μέχρι να παραδοθεί σε αυτό από τον εκκαθαριστή νεότερη με διαφορετικό περιεχόμενο.

Άρθρο 248

Πέρασ διαδικασίας περιορισμού

1. Η διαδικασία περιορισμού θεωρείται περατωθείσα με τη σύνταξη του πρακτικού της παρ. 3.

2. Ο εκκαθαριστής λογοδοτεί ενώπιον του εισηγητή, στο πρόσωπο που συνέστησε το κεφάλαιο και στους δανειστές, καλώντας τους με οποιοδήποτε πρόσφορο τρόπο, έγγραφο ή ηλεκτρονικό, μέσα σε προθεσμία είκοσι (20) ημερών από το

τέλος της εκκαθάρισης.

3. Με τη λογοδοσία του εκκαθαριστή ο εισηγητής κηρύσσει την εκκαθάριση οριστικά τελειωμένη, καθορίζει το τυχόν υπόλοιπο της αμοιβής του εκκαθαριστή και, αφού μνημονευθούν όλα τα σχετικά στο οικείο πρακτικό, διατάσσει την επιστροφή του υπολοίπου μη διανεμηθέντος κεφαλαίου σε αυτόν που το συνέστησε. Σε περίπτωση σύστασης του κεφαλαίου με εγγυητική επιστολή, ο εισηγητής μεριμνά για την επιστροφή του πρωτοτύπου αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΔΙΚΑΣΗΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ** **ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ**

Άρθρο 249 **Ικανότητα παράστασης και εκπροσώπησης** **του Διεθνούς Κεφαλαίου**

1. Το Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο του 1992 (Διεθνές Κεφάλαιο) αναγνωρίζεται στην Ελλάδα ως νομικό πρόσωπο, ικανό να αναλαμβάνει δικαιώματα και υποχρεώσεις και να παρίσταται στο δικαστήριο ως διάδικος με δικό του όνομα, για όλες τις έννομες σχέσεις και τις δίκες που προβλέπονται από τη Διεθνή Σύμβαση για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο, όπως κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του π.δ. 270/1995 (Α' 151) και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου).

2. Το Διεθνές Κεφάλαιο εκπροσωπείται από τον Διευθυντή του άρθρου 29 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου.

3. Η παρ. 1 εφαρμόζεται και για το Διεθνές Κεφάλαιο για Επικίνδυνες και Επιβλαβείς Ουσίες που προβλέπεται στο τρίτο Κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.

Άρθρο 250 **Αρμοδιότητα**

1. Αρμόδιο δικαστήριο να δικάσει τις διαφορές που αναφέρονται στο άρθρο 7 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου είναι το πολυμελές πρωτοδικείο στην περιφέρεια του οποίου έλαβε χώρα το συμβάν που προκάλεσε τη ρύπανση κατά τη διαδικασία των περιουσιακών διαφορών. Συντρέχουσα κατά τόπον αρμοδιότητα έχει το πολυμελές πρωτοδικείο Πειραιά.

2. Αρμόδιο να δικάσει τις διαφορές που αναφέρονται στα άρθρα 10 έως 13 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου είναι, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας περί αρμοδιότητας των δικαστηρίων, το πολυμελές ή μονομελές πρωτοδικείο Πειραιά, δικάζον κατά τη διαδικασία των περιουσιακών διαφορών, ανεξάρτητα από το εάν ο εναγόμενος έχει την κατοικία ή την έδρα του στην Ελλάδα.

Άρθρο 251 **Αγωγή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου**

1. Εάν έχει συσταθεί κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης για ζημιές από ρύπανση κατά το άρθρο 237, αγωγή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου σύμφωνα με το άρθρο 7 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου απορρίπτεται ως απαράδεκτη εάν δεν έχει υποβληθεί σχετική αναγγελία στον εκκαθαριστή σύμφωνα με το άρθρο 243.

2. Εάν ασκηθεί αναγγελία στον εκκαθαριστή, το δικαστήριο που επιλαμβάνεται της αγωγής κατά του Κεφαλαίου, σύμφωνα με το άρθρο 7 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου, αναβάλλει την έκδοση οριστικής απόφασης μέχρι τη σύνταξη του οριστικού πίνακα διανομής του άρθρου 246.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΚΑΤΟ **ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' **ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ** **ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Άρθρο 252 **Εφαρμοζόμενες διατάξεις**

1. Στη θαλάσσια ασφάλιση εφαρμόζεται το παρόν Μέρος και συμπληρωματικώς ο ν. 2496/1997 (Α' 87), στο μέτρο που οι διατάξεις του δεν είναι ασυμβίβαστες με την ασφάλιση αυτή και δεν τροποποιούνται από το παρόν.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 253, της παρ. 3 του άρθρου 265, των παρ. 1 και 2 του άρθρου 269 και του άρθρου 270, το παρόν Μέρος ισχύει, εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία των συμβαλλομένων.

Άρθρο 253 **Αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης**

1. Στη θαλάσσια ασφάλιση ο λήπτης της ασφάλισης μπορεί να ασφαλίσει κάθε περιουσία για τη διατήρηση της οποίας έχει έννομο συμφέρον και η οποία εκτίθεται σε κίνδυνο στη θάλασσα (θαλάσσιος κίνδυνος).

2. Στη θαλάσσια ασφάλιση το ασφάλισμα συνίσταται στην αποκατάσταση της ζημίας της περιουσίας που συμφωνήθηκε ότι θα καλύπτεται (ασφαλισμένη περιουσία), όταν επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση (ασφαλιστική ζημία).

3. Η ζημία της ασφαλισμένης περιουσίας μπορεί να συνίσταται στη βλάβη ή στην απώλεια αγαθών, όπως ιδίως του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου, απαιτήσεων και κερδών συμπεριλαμβανομένου του ελπιζόμενου κέρδους, καθώς και στις δαπάνες απόκρουσης και ικανοποίησης απαιτήσεων τρίτων.

Άρθρο 254 **Περιεχόμενο του ασφαλιστηρίου**

Το ασφαλιστήριο πρέπει να αναγράφει:

- (α) Τον τόπο και χρόνο έκδοσής του,
- (β) τα στοιχεία των συμβαλλομένων, του ασφαλισμένου και του δικαιούχου του ασφαρίσματος, αν αυτοί είναι διαφορετικά πρόσωπα,
- (γ) τη διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης,
- (δ) την περιουσία που εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους ή σχετίζεται με την επέλευσή τους και τη χρηματική αξία της,
- (ε) τους καλυπτόμενους θαλάσσιους κινδύνους,
- (στ) το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή (ασφαλιστικό ποσό),
- (ζ) τις τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης,
- (η) το ασφάλιστρο,
- (ι) το όνομα, την εθνικότητα, τον λιμένα νηολόγησης, και τον αριθμό νηολογίου του πλοίου, καθώς και τον αριθμό του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που φέρει το πλοίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' **ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Άρθρο 255 **Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου ορισμένου χρόνου**

1. Στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου ορισμένου χρόνου η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από την ημερομηνία του ασφαλιστηρίου. Οι κίνδυνοι της πρώτης και της τελευταίας ημέρας παραμένουν

σε βάρος του ασφαλιστή. Η ημέρα υπολογίζεται από μεσονύκτιο σε μεσονύκτιο στον τόπο έκδοσης του ασφαλιστηρίου.

2. Εάν ο χρόνος της ασφάλισης λήξει κατά τη διάρκεια του πλου, η ασφαλιστική κάλυψη παρατείνεται και λήγει την επομένη της ημέρας κατά την οποία το πλοίο αγκυροβόλησε στον πρώτο λιμένα, εφόσον ο λήπτης της ασφάλισης ζητήσει εγγράφως από τον ασφαλιστή την παράταση της κάλυψης πριν από τη λήξη του χρόνου ασφάλισης. Στην περίπτωση αυτή, ο ασφαλιστής δικαιούται πρόσθετο ανάλογο ασφάλιστρο.

Άρθρο 256

Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου κατά ταξίδι

1. Στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου κατά ταξίδι η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από την έναρξη του συμφωνημένου στο ασφαλιστήριο ταξιδιού και λήγει με το πέρας του ταξιδιού.

2. Εάν ακολουθήσει νέα ασφάλιση κατά ταξίδι, η ασφαλιστική κάλυψη για το προηγούμενο λήγει με την έναρξη της ασφάλισης για το νέο ταξίδι.

Άρθρο 257

Θαλάσσια ασφάλιση φορτίου

Στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει με την εκ μέρους του θαλάσσιου μεταφορέα παραλαβή αυτού με σκοπό τη μεταφορά και λήγει τη στιγμή της προσήκουσας παράδοσης του φορτίου στον δικαιούχο, σε κάθε περίπτωση δε τριάντα (30) ημέρες από την εκφόρτωση του φορτίου στον λιμένα προορισμού.

Άρθρο 258

Διαδοχή στην ασφαλιστική σχέση

1. Η θαλάσσια ασφάλιση λήγει, αν τον λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο διαδεχθεί άλλος στην ασφαλιστική σχέση.

2. Η παρ. 1 ισχύει και στην ασφάλιση φορτίου, εφόσον δεν έχει εκδοθεί ασφαλιστήριο σε διαταγή ή στον κοιμιστή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 259

Καθολικότητα των ασφαλισμένων κινδύνων

1. Με την επιφύλαξη των περ.(ε) και (ζ) του άρθρου 254 και του άρθρου 260, στη θαλάσσια ασφάλιση ο ασφαλιστής ευθύνεται για τις ζημιές που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός επέρχεται κατά τη διάρκεια του πλου.

2. Στην ασφάλιση πλοίου, σε περίπτωση σύγκρουσης ο ασφαλιστής ευθύνεται επίσης για τις ζημιές που το πλοίο προκάλεσε σε τρίτους, με εξαίρεση ζημιές λόγω θανάτου, σωματικής βλάβης ή ασθένειας.

3. Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για τα έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλοιμισμού, ναυλοχίας, καθαρισμού ούτε για τα κάθε είδους τέλη και δικαιώματα που αφορούν στο πλοίο ή το φορτίο.

Άρθρο 260

Εξαίρεση των πολεμικών κινδύνων από την κάλυψη

1. Εκτός αν ρητώς συμφωνηθεί διαφορετικά στο ασφαλιστήριο, δεν παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη στο μέτρο που η πραγματοποίηση του ασφαλιστικού κινδύνου προέρχεται από πολεμικούς κινδύνους.

2. Πολεμικοί κίνδυνοι είναι πολεμικά γεγονότα ή πολεμικές ενέργειες, καθώς και γεγονότα που επήλθαν μετά τη λήξη του πολέμου αλλά εξαιτίας αυτού. Με τους πολεμικούς κινδύνους εξομοιώνονται οι κίνδυνοι από εμφύλιο πόλεμο, στάση ή λαϊκές ταραχές.

3. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η ζημία θεωρείται ότι επήλθε από θαλάσσιο κίνδυνο.

Άρθρο 261

Ασφάλιστρο

1. Το ασφάλιστρο οφείλεται εφόσον άρχισε η ασφαλιστική κάλυψη. Σε περίπτωση ματαίωσης του ασφαλιστικού κινδύνου η σύμβαση λύεται αυτοδικαίως.

2. Σε περίπτωση λύσης της ασφαλιστικής σύμβασης ο ασφαλιστής δικαιούται το δεδουλευμένο ασφάλιστρο. Αν ο ασφαλιστικός κίνδυνος επήλθε πριν από τη λύση της σύμβασης, το ασφάλιστρο οφείλεται πλήρες, εφόσον άρχισε η ασφαλιστική κάλυψη.

Άρθρο 262

Ευθύνη του ασφαλιστή φορτίου σε περίπτωση μεταφόρτωσης

Εάν εξαιτίας ανικανότητας του πλοίου να συνεχίσει τον πλου κατέστη αναγκαία η μεταφόρτωση του ασφαλισμένου φορτίου, ο ασφαλιστής ευθύνεται και για τα έξοδα μεταφόρτωσης, εναπόθεσης και φύλαξης, τον πρόσθετο ναύλο και τα τυχόν έξοδα διάσωσης, όχι όμως πέραν του ασφαλιστικού ποσού.

Άρθρο 263

Επίταση του κινδύνου

1. Ο λήπτης της ασφάλισης οφείλει να δηλώσει χωρίς υπαίτια βραδύτητα στον ασφαλιστή κάθε στοιχείο ή περιστατικό, το οποίο μπορεί να επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου, σε βαθμό, που αν ο ασφαλιστής το γνώριζε, δεν θα είχε συνάψει την ασφάλιση ή δεν θα την είχε συνάψει με τους ίδιους όρους. Όταν ο ασφαλιστής λάβει γνώση της επίτασης του κινδύνου, εφαρμόζεται η παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 2496/1997 (Α' 87).

2. Αν από πράξη του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου προκληθεί αλλαγή ταξιδιού ή αλλαγή πλοίου, ο ασφαλιστής παύει να ευθύνεται από τη στιγμή της αλλαγής, διατηρώντας την αξίωσή του στο ασφάλιστρο.

3. Αν από πράξη του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου προκληθεί μη αναγκαία παρέκκλιση, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για όσο διάστημα διαρκεί η παρέκκλιση, διατηρώντας την αξίωσή του στο ασφάλιστρο.

4. Σε περίπτωση αντικατάστασης του πλοιοάρχου, ο ασφαλιστής παύει να ευθύνεται από τη στιγμή της αντικατάστασης, αν αυτή επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου, διατηρώντας την αξίωσή του στο ασφάλιστρο.

Άρθρο 264

Πραγματοποίηση του κινδύνου

1. Με την πραγματοποίηση του κινδύνου, ο λήπτης της ασφάλισης οφείλει να γνωστοποιεί χωρίς υπαίτια βραδύτητα στον ασφαλιστή όλες τις αναγκαίες πληροφορίες και τα στοιχεία που σχετίζονται με τις περιστάσεις και τις συνέπειες της πραγματοποίησης του κινδύνου.

2. Ο λήπτης της ασφάλισης οφείλει να λάβει κάθε εύλογο μέτρο για την αποτροπή ή μείωση της ζημίας.

3. Η υπαίτια παράβαση από τον λήπτη της ασφάλισης των υποχρεώσεων των παρ. 1 και 2 παρέχει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να ζητήσει την αποκατάσταση της ζημίας του.

4. Ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται της υποχρέωσης προς κατ'αβολή του ασφαλισματος από μόνο το γεγονός ότι η απώλεια ή ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητα του πλοιοάρχου, του πληρώματος ή του πλοηγού.

Άρθρο 265

Υπολογισμός του ασφαλισματος

1. Βάση υπολογισμού του ασφαλισματος είναι η αξία την οποία είχε η ασφαλισμένη περιουσία κατά τον χρόνο έναρξης της ασφαλιστικής κάλυψης (αρχική ασφαλιστική αξία).

2. Στην αξία του φορτίου προστίθενται τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, ο ναύλος και το ασφάλιστρο.

3. Η αξία της ασφαλισμένης περιουσίας μπορεί να αποτιμηθεί

με έγγραφη συμφωνία των συμβαλλομένων μερών. Η προσβολή της συμφωνίας αποτίμησης λόγω πλάνης αποκλείεται. Η αξία αποτίμησης μπορεί να υπερβαίνει την αρχική ασφαλιστική αξία μόνο αν τούτο δικαιολογείται από εύλογους επιχειρηματικούς λόγους, οι οποίοι αναφέρονται ρητά στη συμφωνία, όχι όμως σε ποσοστό άνω του είκοσι τοις εκατό (20%).

Άρθρο 266

Νομιμοποίηση στην θαλάσσια ασφάλιση φορτίου

Στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου η νόμιμη κατοχή του ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής ή άλλου ισοδύναμου εγγράφου μεταφοράς αρκεί για τη νομιμοποίηση του κατόχου προς είσπραξη του ασφαλισματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

Άρθρο 267

Δικαίωμα εγκατάλειψης

Ο ασφαλισμένος δικαιούται να εγκαταλείψει στον ασφαλιστή το ασφαλισθέν πλοίο, φορτίο και τον ασφαλισθέντα ναύλο και να απαιτήσει το οφειλόμενο επί ολικής απώλειας ασφάλισμα, στις περιπτώσεις και υπό τους όρους των άρθρων 268 έως 271.

Άρθρο 268

Περιπτώσεις εγκατάλειψης

1. Η εγκατάλειψη του πλοίου και του ναύλου επιτρέπεται εφόσον:

α) το πλοίο, συνεπεία καλυπτόμενου ασφαλιστικού κινδύνου, απωλέσθηκε ή κατέστη ανίκανο προς πλου και δεν είναι αντικειμενικώς δυνατή η επισκευή του, ή

β) τα έξοδα για την ανέλκυση, τη ρυμούλκηση, την επισκευή και την επαναφορά του βλαβέντος πλοίου σε κατάσταση, ώστε το πλοίο να ανακτήσει την κλάση, την οποία είχε πριν την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου, υπερβαίνουν τα τρία τέταρτα (3/4) της ασφαλιστικής αξίας ή όταν η επισκευή δεν είναι εφικτή στον τόπο όπου επήλθε ο ασφαλιστικός κίνδυνος ούτε είναι δυνατή η μεταφορά των μέσων της επισκευής στον τόπο αυτό ή η ρυμούλκηση του πλοίου σε λιμένα όπου είναι δυνατόν να επισκευαστεί, ή

γ) από την τελευταία είδηση για το πλοίο παρήλθε χρονικό διάστημα είκοσι μίας (21) ημερών, οπότε ο κίνδυνος θεωρείται ότι επήλθε την επομένη της ημέρας, στην οποία ανάγεται η τελευταία είδηση, ή

δ) το πλοίο αλωθεί ή εμποδισθεί κατά διαταγή ξένης δύναμης, για διάστημα τουλάχιστον δώδεκα (12) μηνών, εφόσον η ασφάλιση καλύπτει τους κινδύνους πολέμου ή πειρατείας.

2. Η εγκατάλειψη του φορτίου επιτρέπεται εφόσον:

α) επιτρέπεται η εγκατάλειψη του πλοίου που μεταφέρει το φορτίο σύμφωνα με την παρ. 1 και υπό τον όρο ότι η μεταφόρτωση και επαναπροώθηση του φορτίου στον τόπο προορισμού δεν είναι εφικτή ή τα έξοδα μεταφόρτωσης και επαναπροώθησής του στον τόπο προορισμού, εφόσον επιβαρύνουν τον ασφαλισμένο, υπερβαίνουν την αξία του φορτίου στον λιμένα προορισμού ή

β) τα έξοδα αποκατάστασης της ζημίας του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων μεταφόρτωσης και επαναπροώθησής του στον τόπο προορισμού, εφόσον τα τελευταία επιβαρύνουν τον ασφαλισμένο, υπερβαίνουν την αξία του φορτίου στον λιμένα προορισμού ή

γ) το φορτίο αλωθεί ή εμποδισθεί κατά διαταγή ξένης δύναμης, για διάστημα τουλάχιστον τριών (3) μηνών, εφόσον η ασφάλιση καλύπτει τους κινδύνους πολέμου ή πειρατείας.

Άρθρο 269

Άσκηση του δικαιώματος εγκατάλειψης

1. Το δικαίωμα εγκατάλειψης ασκείται με έγγραφη δήλωση που

κοινοποιείται στον ασφαλιστή. Εφόσον πρόκειται για εγκατάλειψη πλοίου, η δήλωση του πρώτου εδαφίου καταχωρίζεται στη μερίδα του πλοίου στο νηολόγιο ή στο ειδικό δημόσιο βιβλίο του άρθρου 4 με επιμέλεια του ασφαλισμένου.

2. Η προθεσμία άσκησης του δικαιώματος εγκατάλειψης σύμφωνα με την παρ. 1 είναι τέσσερις (4) μήνες και αρχίζει από την επόμενη της ημέρας κατά την οποία επήλθε ο ασφαλιστικός κίνδυνος ή συμπληρώθηκε η προθεσμία στις περ. γ' και δ' της παρ. 1 του άρθρου 268 και στην περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 268 ή θεμελιώνεται δικαίωμα εγκατάλειψης του πλοίου στην περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 268.

3. Ο ασφαλιστής μπορεί να τάξει εύλογη προθεσμία στον ασφαλισμένο για να ασκήσει το δικαίωμα εγκατάλειψης. Με την άπρακτη πάροδο της ταχθείσας προθεσμίας, ο ασφαλισμένος στερείται το δικαίωμα της εγκατάλειψης.

Άρθρο 270

Αποτελέσματα της εγκατάλειψης

1. Η άσκηση του δικαιώματος εγκατάλειψης σύμφωνα με το άρθρο 269, συνεπάγεται τη μεταβίβαση στον ασφαλιστή των δικαιωμάτων επί του πλοίου ή του φορτίου ή του ναύλου σύμφωνα με τους όρους των παρ. 2 και 3.

2. Η μεταβίβαση σύμφωνα με την παρ. 1 επέρχεται, αν ο ασφαλιστής δεν αμφισβητήσει το δικαίωμα της εγκατάλειψης εντός εξήντα (60) ημερών από την άσκησή του με έγγραφη δήλωση, η οποία κοινοποιείται στον ασφαλισμένο και, εφόσον πρόκειται για εγκατάλειψη πλοίου, εγγράφεται υποχρεωτικά στη μερίδα του πλοίου στο νηολόγιο ή στο ειδικό βιβλίο του άρθρου 4. Η μεταβίβαση θεωρείται συντελεσθείσα από την άσκηση του δικαιώματος εγκατάλειψης σύμφωνα με το άρθρο 269.

3. Σε περίπτωση αμφισβήτησης από τον ασφαλιστή, η μεταβίβαση θεωρείται συντελεσθείσα από την άσκηση του δικαιώματος εγκατάλειψης σύμφωνα με το άρθρο 269, εφόσον το δικαίωμα εγκατάλειψης αναγνωριστεί με τελεσίδικη δικαστική απόφαση, που εκδίδεται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων και δημοσιεύεται στο νηολόγιο ή στο ειδικό βιβλίο του άρθρου 4. Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλισμένος έχει κατά του ασφαλιστή αξίωση σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα για τη διοίκηση αλλοτριών.

4. Ο ασφαλισμένος υποχρεούται να παράσχει στον ασφαλιστή κάθε πληροφορία σχετικά με το εγκαταλειφθέν πλοίο ή φορτίο ή τον εγκαταλειφθέντα ναύλο και να παραδώσει στον ασφαλιστή τα αποδεικτικά έγγραφα που έχει στην κατοχή του.

5. Ο ασφαλιστής του ελπιζόμενου κέρδους δεν αποκτά δικαίωμα από την εγκατάλειψη.

Άρθρο 271

Αποποίηση κυριότητας από τον ασφαλιστή

Ο ασφαλιστής δύναται να αποποιηθεί την κτήση της κυριότητας επί του εγκαταλειφθέντος πλοίου, φορτίου ή ναύλου, με έγγραφη δήλωσή του με την οποία συγχρόνως προσφέρεται χωρίς επιφύλαξη στην καταβολή του οφειλόμενου επί ολικής απώλειας ασφαλισματος και την οποία υποχρεούται να καταχωρίσει στη μερίδα του πλοίου στο νηολόγιο ή στο ειδικό βιβλίο του άρθρου 4.

ΜΕΡΟΣ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ

Άρθρο 272

Εφαρμοζόμενες διατάξεις στη συντηρητική κατάσχεση

Για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίου εφαρμόζεται, ανάλογα με τη συντρέχουσα περίπτωση, η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 «Περί ενοποιήσεως κανόνων τινών επί συντηρητικής κατασχεσεως θαλασσοπλοούντων πλοίων» που κυρώθηκε με το ν.δ. 4570/1966 (Α' 224), καθώς και ο Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας.

Άρθρο 273 Κακόπιστη ακινητοποίηση πλοίου

1. Όποιος, ενεργώντας με κακή πίστη, προκάλεσε με αίτησή του ακινητοποίηση ή απαγόρευση απόπλου πλοίου, μετά από έκδοση δικαστικής προσωρινής διαταγής, η ισχύς της οποίας έπαυσε μεταγενέστερα με δικαστική απόφαση, είναι υπόχρεος σε αποζημίωση.

2. Η αποζημίωση περιλαμβάνει μόνο τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε το πλοίο προς τον σκοπό της άρσης του εξασφαλιστικού μέτρου, καθώς και τον ναύλο που θα αποκόμιζε κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων στην περίοδο ακινητοποίησης.

3. Τα ελληνικά δικαστήρια έχουν συντρέχουσα διεθνή δικαιοδοσία επί διαφορών αποζημίωσης που ανακύπτουν λόγω ακινητοποίησης ή απαγόρευσης απόπλου πλοίου που φέρει ελληνική σημαία, κατόπιν εξασφαλιστικού μέτρου που επιβλήθηκε στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή. Η δικαιοδοσία αυτή δεν μπορεί να αποκλειστεί με συμφωνία των μερών.

Άρθρο 274 Εφαρμοζόμενες διατάξεις στην αναγκαστική κατάσχεση

1. Οι διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας για την κατάσχεση ακινήτου εφαρμόζονται και για την κατάσχεση νηολογμένου πλοίου, εκτός αν ορίζεται άλλως στον παρόντα Κώδικα.

2. Οι διατάξεις περί κατασχέσεως ακινήτων του ν.δ. της 17-7/13.8.1923 «περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιρειών» (Α' 228) δεν εφαρμόζονται στα πλοία.

Άρθρο 275 Αναγκαστική κατάσχεση επί πλοίων

1. Αναγκαστική κατάσχεση πλοίου δεν επιβάλλεται πριν παρέλθουν είκοσι τέσσερις (24) ώρες από την επίδοση της επιταγής προς εκτέλεση.

2. Η επιταγή μπορεί να επιδοθεί προς τον πλοίαρχο αν η απαίτηση είναι σχετική προς την εκμετάλλευση του πλοίου ή είναι προνομιούχος ή ενυπόθηκη.

3. Αν το πλοίο βρίσκεται υπό την εκμετάλλευση τρίτου, η εκτέλεση ενεργείται κατά του οφειλέτη, αλλά η επιταγή προς εκτέλεση επιδίδεται, με ποινή την ακυρότητα της εκτέλεσης, και προς τον τρίτο ή προς τον πλοίαρχο.

4. Αν στην επιταγή προς εκτέλεση προσδιορίζεται συγκεκριμένο πλοίο, η επίδοση αυτής εμποδίζει τον απόπλου του πλοίου και ο λιμενάρχης, μόλις του επιδοθεί το αντίγραφο της επιταγής, οφείλει να εμποδίσει τον απόπλου. Η κωλυσιπλοΐα μπορεί να αίρεται μετά από έγγραφη συμφωνία δανειστή και οφειλέτη, που επιδίδεται στον λιμενάρχη. Η απαγόρευση απόπλου αίρεται αυτοδικαία αν δεν επιβληθεί από τον επισπεύδοντα δανειστή αναγκαστική κατάσχεση του πλοίου και δεν επιδοθεί στον λιμενάρχη έως την παρέλευση του πέμπτου (5ου) εικοσιτετραώρου από την επίδοση της επιταγής.

Άρθρο 276 Απαγόρευση διάθεσης ή επιβάρυνσης κατασχθέντος πλοίου

1. Η διάθεση πλοίου που έγινε μετά την έγγραφη αναγκαστικής κατάσχεσης στο νηολόγιο είναι άκυρη υπέρ εκείνου που επέβαλε την κατάσχεση και υπέρ των δανειστών που αναγγέλθηκαν. Αν πρόκειται για ενυπόθηκο πλοίο είναι άκυρη η διάθεσή του και από τον τρίτο, κύριο ή νομέα. Τα ίδια ισχύουν υπέρ αυτού που επέβαλε συντηρητική κατάσχεση.

2. Αν πριν από την επιβολή κατάσχεσης το πλοίο τελούσε σε ναύλωση κατά το άρθρο 107 από τον οφειλέτη ή τον τρίτο κύριο ή νομέα, ο υπερθεματιστής μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών από την έγγραφη του τίτλου στο νηολόγιο.

3. Το ίδιο ισχύει και για κάθε άλλη έννομη σχέση, δυνάμει της οποίας τρίτος έχει χρήση ή κατοχή στο πλειστηριασθέν πλοίο.

4. Αν ναύλωση γυμνού πλοίου ή άλλη έννομη σχέση συναφθούν μετά την επιβολή κατάσχεσης, ο υπερθεματιστής ασκεί τα δικαιώματα του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

Άρθρο 277 Περισσότερες αναγκαστικές κατασχέσεις

1. Υφιστάμενη κατάσχεση πλοίου ή ναυπηγούμενου, πλοίου, εφόσον τούτο έχει νηολογηθεί, δεν εμποδίζει την επιβολή άλλης κατάσχεσης.

2. Σε περισσότερες αναγκαστικές κατασχέσεις κάθε ένας από αυτούς που επέβαλαν κατάσχεση εξακολουθεί τις πράξεις της εκτέλεσης μέχρι το πέρας του πλειστηριασμού. Με την κατακύρωση ακυρώνονται αυτοδικαία όλες οι λοιπές κατασχέσεις, τα δε έξοδα αυτών βαρύνουν αυτούς που επέβαλαν κατάσχεση. Εάν συμπέσουν πλείονες πλειστηριασμοί την ίδια ημέρα, ενεργείται εκείνος που επισπεύδεται με την παλαιότερη κατάσχεση.

3. Αν κατά την ίδια ημέρα έγινε έγγραφη κατάσχεση και μεταβολής κυριότητας προτιμάται η κατάσχεση.

Άρθρο 278 Αναγκαστική κατάσχεση ελληνικού πλοίου στην αλλοδαπή

1. Για την καταχώριση στο νηολόγιο κατακυρωτικής έκθεσης ή ισοδύναμου προς αυτή τίτλου μετά από πλειστηριασμό στην αλλοδαπή πλοίου με ελληνική σημαία, υποβάλλονται από τον αποκτώντα ή τον κύριο στην αρμόδια λιμενική αρχή τα παρακάτω έγγραφα:

(α) αλλοδαπός τίτλος εκτέλεσης (δικαστική απόφαση ή πράξη αρμοδίου οργάνου εκτέλεσης, σύμφωνα με το δίκαιο του τόπου εκτέλεσης),

(β) βεβαίωση αρμόδιου οργάνου (αλλοδαπής προξενικής αρχής ή ασκούντος δικηγορικό λειτουργήμα στον τόπο εκτέλεσης) ότι σύμφωνα με το δίκαιο του τόπου εκτέλεσης ολοκληρώθηκε η διαδικασία του πλειστηριασμού, ότι δεν είναι προσβλητή με ένδικα μέσα και ότι ο υπερθεματιστής απέκτησε το πλοίο ελεύθερο βαρών,

(γ) δημόσιο έγγραφο ότι κατατέθηκε ή συμψηφίστηκε ολικά ή μερικά το εκπλειστηρίασμα.

2. Η καταχώριση στο νηολόγιο του αναφερομένου στην παρ. 1 αλλοδαπού τίτλου επιφέρει τα ίδια έννομα αποτελέσματα με την καταχώριση περίληψης κατακυρωτικής έκθεσης πλειστηριασθέντος στην ημεδαπή ελληνικού πλοίου.

Άρθρο 279 Δικαστική κατακύρωση πλοίου

1. Μετά την επιβολή αναγκαστικής κατάσχεσης στο πλοίο και πριν διεξαχθεί ο πλειστηριασμός ενώπιον του συμβολαιογράφου, ο επισπεύδων, και σε περίπτωση πλειόνων κατασχέσεων οποιοσδήποτε από αυτούς, δύναται να προσφύγει στο μονομελές πρωτοδικείο του τόπου εκτέλεσης ή αυτό του Πειραιά (ναυτικό τμήμα) κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων και να ζητήσει την κατακύρωση του πλοίου σε τρίτο.

2. Η διαδικασία ενεργοποιείται με αίτηση του επισπεύδοντος, η οποία επί ποινή απαραδέκτου, περιλαμβάνει τα εξής:

α. αναφορά όλων των αναγκαστικών κατασχέσεων που έχουν επιβληθεί επί του πλοίου και τυχόν υποθηκών που έχουν εγγραφεί επ' αυτού,

β. τον λόγο κατακύρωσης σε τρίτο, ο οποίος στηρίζεται σε ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω περιστατικά:

βα. το κατασχεμένο πλοίο εκ της ακινησίας απαξιώνεται με ταχύτατο ρυθμό,

ββ. οι απαιτήσεις του πληρώματος θα ικανοποιηθούν ταχύτερα και αποτελεσματικότερα με την άμεση κατακύρωση,

βγ. άμεσος κίνδυνος ρύπανσης εκ της ακινησίας του πλοίου σε συνδυασμό με το σημείο ελλιμενισμού, το οποίο πρέπει να αποδοθεί ελεύθερο για την εύρυθμη λειτουργία του λιμένα,

βδ. επίτευξη βέλτιστου τιμήματος,

βε. οποιοδήποτε άλλο γεγονός που μπορεί να ενισχύσει την

κρίση του δικαστηρίου για το επωφελές της κατακύρωσης.

3. Στην αίτηση επισυνάπτονται υποχρεωτικά:

α. έκθεση από τουλάχιστον δύο (2) εκτιμητές πλοίων διεθνούς κύρους περί της τρέχουσας τιμής εξαγοράς του υπό πλειστηριασμό πλοίου κατά την επίμαχη διαδικασία, ένας (1) τουλάχιστον εκ των οποίων θα καταθέσει υποχρεωτικά ως μάρτυρας κατά την ακροαματική διαδικασία,

β. βεβαίωση από τον συμβολαιογράφο του πλειστηριασμού ότι για το προσφερόμενο από τον τρίτο τίμημα, το οποίο δεν δύναται να υπολείπεται της τιμής πρώτης προσφοράς του επισπευδόμενου πλειστηριασμού, έχει κατατεθεί ισόποση τραπεζική εγγυητική επιστολή σε αυτόν.

4. Στη διαδικασία κλητεύεται και παρίσταται υποχρεωτικά ο τρίτος, ο οποίος δηλώνει τη βούληση εξαγοράς του κατασχεθέντος πλοίου κατά τους όρους που θα ορίσει το δικαστήριο και με το τίμημα που αναφέρεται στην αίτηση. Επίσης, κλητεύονται οι λοιποί επισπευδόντες, ο οφειλέτης και οι ενυπόθηκοι δανειστές.

5. Το δικαστήριο αποφαινεται επί της βασιμότητας της αίτησης εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών και, εφόσον πεισθεί περί αυτής, κατακυρώνει το πλοίο στον τρίτο και διατάσσει την κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής, το ποσό της οποίας αποτελεί το πλειστηρίασμα. Απόφαση που αναστέλλει την επίσπευση της διαδικασίας της αναγκαστικής εκτέλεσης εκτιμάται ελεύθερα από το δικαστήριο. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας για την αναγγελία των απαιτήσεων και την κατάταξη αυτών.

6. Η δικαστική απόφαση που διατάζει την κατακύρωση υπόκειται σε έφεση εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών από τη δημοσίευσή της. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, η απόφαση που δέχθηκε την αίτηση μαζί με το πιστοποιητικό μη άσκησης ένδικου μέσου υποβάλλονται προς εγγραφή χωρίς υπαίτια βραδύτητα στο νηολόγιο. Επίσης επιδίδονται στον συμβολαιογράφο του πλειστηριασμού. Μετά την εγγραφή το πλοίο είναι ελεύθερο παντός βάρους.

7. Η άσκηση έφεσης και η προθεσμία αυτής έχουν ανασταλτικό αποτέλεσμα. Η συζήτηση της έφεσης ορίζεται εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την κατάθεση αυτής, εκδικάζεται κατά την ίδια διαδικασία και εκδίδεται απόφαση εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών. Η απόφαση του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου που επικυρώνει την πρωτόδικη, περί κατακύρωσης, απόφαση ή μετά την εξαφάνιση αυτής, δέχεται την αίτηση, εγγράφεται χωρίς υπαίτια βραδύτητα στο νηολόγιο και επιδίδεται στον συμβολαιογράφο. Σε κάθε άλλη περίπτωση η εκδοθείσα απόφαση επιδίδεται στον συμβολαιογράφο, οπότε εξακολουθεί η διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης.

8. Με βάση τη δικαστική απόφαση μπορεί να γίνει κατά το άρθρο 943 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας αναγκαστική εκτέλεση υπέρ του τρίτου, στον οποίο κατακυρώθηκε το πλοίο, και των διαδόχων του και εναντίον εκείνου κατά του οποίου έγινε η εκτέλεση και των διαδόχων του, εφόσον η διαδοχή επέλθει μετά την εγγραφή της κατάσχεσης στο βιβλίο κατασχέσεων του νηολογίου, καθώς και κατά εκείνου που νέμεται ή κατέχει το πράγμα στο όνομα εκείνου κατά του οποίου έγινε η εκτέλεση ή των διαδόχων του, ανεξαρτήτως του αν πρόκειται για σχέση εμπράγματος ή ενοχική. Το άρθρο 947 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας εφαρμόζεται και εδώ.

9. Με τη δικαστική κατακύρωση ακυρώνονται αυτοδίκαια όλες οι λοιπές κατασχέσεις, τα δε έξοδα αυτών βαρύνουν αυτούς που επέβαλαν κατάσχεση.

ΜΕΡΟΣ ΔΩΔΕΚΑΤΟ ΠΑΡΑΓΡΑΦΕΣ

Άρθρο 280 Εφαρμοζόμενες διατάξεις

Με την επιφύλαξη της εφαρμογής διατάξεων υπερνομοθετικής ισχύος, η παραγραφή αξιώσεων που προβλέπονται στον παρόντα διέπονται από το παρόν Μέρος.

Άρθρο 281 Ενιαύσια παραγραφή

Σε ετήσια παραγραφή υπόκεινται:

1. Οι αξιώσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος για την πληρωμή των μισθών και λοιπών παροχών που πηγάζουν από τη σύμβαση ναυτολόγησης.

2. Οι αξιώσεις του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή κατά του πλοιάρχου ή του πληρώματος με αιτία τις αδικοπραξίες που τέλεσαν κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους.

3. Οι αξιώσεις που αιτία έχουν:

(α) τη χορήγηση υλικών ή τροφίμων και εν γένει τον εφοδιασμό του πλοίου, καθώς και τις δαπάνες πλοιάρχου ή μέλους του πληρώματος για λογαριασμό του πλοίου,

(β) τη διαχείριση πλοίου,

(γ) τη σχέση εφοπλισμού και την ευθύνη του κυρίου του πλοίου,

(δ) τη σύμβαση πρακτορείας πλοίου και φορτίου,

(ε) τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων,

(στ) τη σύμβαση ναύλωσης, εκτός από τη ναύλωση του πλοίου προς τον σκοπό θαλάσσιας περιήγησης προσώπων σύμφωνα με το άρθρο 164,

(ζ) την κοινή αβασία.

4. Οι αξιώσεις αναγωγής του υπόχρεου προς καταβολή στη μεταφορά πραγμάτων, στη μεταφορά επιβατών, στη σύγκρουση και στην επιθαλάσσια αρωγή.

Άρθρο 282 Διετής παραγραφή

Σε διετή παραγραφή υπόκεινται οι αξιώσεις με αιτία:

(α) Τη συμπλοιοκτησία.

(β) Τη θαλάσσια ασφάλιση.

(γ) Την επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής.

(δ) Τη σύγκρουση πλοίων.

(ε) Τη σύμβαση μεταφοράς επιβατών, συμπεριλαμβανομένης και της ναύλωσης του πλοίου προς τον σκοπό θαλάσσιας περιήγησης προσώπων σύμφωνα με το άρθρο 164.

(στ) Τη ναυπήγηση, την επισκευή ή τον εξοπλισμό του πλοίου.

Άρθρο 283 Απόσβεση δικαιώματος αποζημίωσης από ρύπανση από πετρέλαιο

1. Το δικαίωμα αποζημίωσης κατά του πλοιοκτήτη από ρύπανση από πετρέλαιο, όπως οι όροι αυτοί ορίζονται στη Διεθνή Σύμβαση ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και στη Διεθνή Σύμβαση ευθύνης για το πετρέλαιο κίνησης, απασβέννεται τρία (3) έτη από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η ζημία σύμφωνα με το άρθρο 8 της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για το πετρέλαιο κίνησης αντίστοιχα. Σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ασκηθεί αγωγή μετά την παρέλευση έξι (6) ετών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία. Αν το συμβάν αποτελείται από περισσότερα περιστατικά, η περίοδος των έξι (6) ετών ξεκινά από την ημερομηνία του πρώτου περιστατικού.

2. Το δικαίωμα αποζημίωσης κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου, απασβέννεται σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 7 αυτής. Σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ασκηθεί αγωγή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου μετά την παρέλευση έξι (6) ετών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία.

3. Το δικαίωμα αποζημίωσης κατά του Συμπληρωματικού Κεφαλαίου σύμφωνα με το «Πρωτόκολλο του 2003 της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο», όπως κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3482/2006 (Α' 163) απασβέννεται σύμφωνα με το άρθρο 6 αυτού.

Άρθρο 284 Έναρξη της παραγραφής

1. Αν δεν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα, η παραγραφή των αξιώσεων των άρθρων 281 και 282 αρχίζει μόλις λήξει το έτος, μέσα στο οποίο συμπίπτει η έναρξη της σύμφωνα με τα άρθρα 251 και 252 του Αστικού Κώδικα.

2. Στη χρονοναύλωση, η παραγραφή αρχίζει την επομένη της ημέρας επαναπαράδοσης του πλοίου ή λύσης της σύμβασης. Στη ναύλωση κατά ταξίδι αρχίζει την επόμενη ημέρα από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης ή της λύσης της σύμβασης.

3. Στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων η παραγραφή αρχίζει από την παράδοση των πραγμάτων ή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι παρ. 6 και 6β του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπι, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα.

4. Στην επιθαλάσσια αρωγή η παραγραφή αρχίζει από την ημέρα της περάτωσης της επιχείρησης αρωγής.

5. Στη σύγκρουση η παραγραφή αρχίζει από την επέλευση της σύγκρουσης.

6. Στη σύμβαση μεταφοράς επιβάτη, η έναρξη της παραγραφής των αξιώσεων σε περίπτωση σωματικής βλάβης, σε περίπτωση θανάτου που συνέβη κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και σε περίπτωση απώλειας ή φθοράς αποσκευών, ρυθμίζεται στο άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών. Η παρούσα εφαρμόζεται και επί ναύλωσης του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 164 του παρόντος.

7. Στην κοινή αβάρια η παραγραφή αρχίζει από την κατάθεση του διακανονισμού για την κοινή αβάρια.

8. Στις αξιώσεις αναγωγής της παρ. 4 του άρθρου 281 η παραγραφή αρχίζει από την επομένη της καταβολής.

Άρθρο 285 Διακοπή και αναστολή της παραγραφής

1. Αν δεν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν, για τη διακοπή και την αναστολή της παραγραφής εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του Αστικού Κώδικα.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 286, στη σύμβαση μεταφοράς επιβάτη και στη ναύλωση του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 164, δεν επιτρέπεται η άσκηση αγωγής μετά τη λήξη οποιουδήποτε από τα εξής χρονικά διαστήματα:

α) πέντε (5) ετών από την ημερομηνία αποβίβασης του επιβάτη ή από την ημερομηνία κατά την οποία θα έπρεπε να έχει λάβει χώρα η αποβίβαση, ανάλογα με το ποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη ή, εφόσον το διάστημα της περ. β) εκπνέει νωρίτερα,

β) τριών (3) ετών από την ημερομηνία κατά την οποία ο ενάγων έλαβε γνώση ή όφειλε ευλόγως να έχει λάβει γνώση της σωματικής βλάβης, απώλειας ή φθοράς που προκλήθηκε από το συμβάν.

3. Η έγερση της αγωγής κατά του ασφαλιστή λόγω εγκατάλειψης διακόπτει την παραγραφή και της κατ' αυτού αξίωσης λόγω ζημίων.

Άρθρο 286 Παράταση του χρόνου παραγραφής

Με την επιφύλαξη της εφαρμογής διατάξεων υπερνομοθετικής ισχύος, μετά την έναρξη και πριν τη συμπλήρωση της, η παραγραφή των αξιώσεων των άρθρων 281 και 282 μπορεί να παραταθεί είτε με έγγραφη συμφωνία των μερών είτε με μονομερή δήλωση του οφειλέτη.

Άρθρο 287 Βάση αξιώσεων

Ο χρόνος παραγραφής των αξιώσεων σύμφωνα με τα άρθρα 281 και 282 ισχύει είτε η βάση της αξίωσης είναι συμβατική είτε εξωσυμβατική. Αν η πράξη ή παράλειψη του οφειλέτη συνιστά συνάμα κολάσιμη πράξη που κατά τον ποινικό νόμο υπόκειται σε

μακρότερη παραγραφή, αυτή ισχύει και για την αξίωση αποζημίωσης.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ - ΤΕΛΙΚΕΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ - ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 288 Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται και τίθενται σε εφαρμογή η τήρηση των βιβλίων, οι πράξεις ή έγγραφες σε αυτά, η υποβολή στην τηρούσα το νηολόγιο και τα λοιπά βιβλία Αρχή εγγράφων κάθε φύσεως, η χορήγηση κάθε είδους πιστοποιητικών, βεβαιώσεων ή άλλων εγγράφων, καθώς και η έκδοση του εγγράφου εθνικότητας με ηλεκτρονικά μέσα, όπως αναφέρονται στα άρθρα 3, 4, 5, 6, 7 και 9, και ορίζονται οι ειδικότερες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, ο τρόπος με τον οποίο γίνεται και αποδεικνύεται η ψηφιακή τήρηση των βιβλίων και οι καταχωριζόμενες σε αυτά πράξεις, η υποβολή εγγράφων και η χορήγηση πιστοποιητικών, βεβαιώσεων ή άλλων εγγράφων με ηλεκτρονικά μέσα, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δικαιοσύνης, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τίθεται σε εφαρμογή η τήρηση ηλεκτρονικού αρχείου, που προβλέπεται στο άρθρο 10, και ορίζονται οι ειδικότερες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, καθώς και η συγκρότηση, οργάνωση και ασφαλής λειτουργία των απαιτούμενων βάσεων δεδομένων και των αναγκαίων δικτύων επικοινωνίας.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται ειδικότερα: α) η διαδικασία για την έκδοση της ηλεκτρονικής φορτωτικής και τη μεταβίβαση αυτής σε νέο κομιστή, β) οι όροι διασφάλισης της αυθεντικότητας και ακεραιότητας του αρχείου, γ) τα μέσα απόδειξης της παράδοσης του αρχείου στον κομιστή και της ιδιότητας του τελευταίου και δ) η διαδικασία επαλήθευσης της έναρξης και παύσης ισχύος του ηλεκτρονικού αρχείου και τυχόν αντικατάστασής του με έγγραφο, ε) ο τρόπος επιστροφής της ηλεκτρονικής φορτωτικής στον μεταφορέα, σε περίπτωση παράδοσης του φορτίου στον κομιστή και στ) κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Με όμοια απόφαση καθορίζονται περαιτέρω τα υπό α) έως στ) στοιχεία αναφορικά με την ηλεκτρονική διαφορτωτική και τη φορτωτική συνδυασμένης μεταφοράς και τα σχετικά με την ηλεκτρονική έκδοση και διαχείριση δελτίου θαλάσσιας μεταφοράς.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται και τίθεται σε εφαρμογή η τήρηση του ναυτολογίου του πλοίου, οι πράξεις ή έγγραφες σε αυτό, όπως αναφέρονται στην παρ. 3 και 4 του άρθρου 166, και ορίζονται οι ειδικότερες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, ο τρόπος με τον οποίο γίνεται και αποδεικνύεται η ψηφιακή τήρηση του ναυτολογίου του πλοίου και οι καταχωριζόμενες σε αυτό πράξεις και έγγραφες με ηλεκτρονικά μέσα, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

5. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύνανται να τροποποιούνται οι κατηγορίες πλοίων καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων που νηολογούνται κατ' εξαίρεση σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 3 και καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 289 Τελικές διατάξεις για τον χαρακτηρισμό κινητών πραγμάτων στο πλαίσιο συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 1 ν. 1665/1986

Στην παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 1665/1986 (Α' 194), περί χαρακτηρισμού κινητών πραγμάτων, στο πλαίσιο συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, αφαιρείται η εξαίρεση πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων, και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Στην έννοια των κινητών πραγμάτων της παρ. 1 περιλαμβάνονται τα αεροσκάφη, καθώς και τα ιδιωτικά ή επαγγελματικά πλοία αναψυχής, όπως κάθε φορά αυτά ορίζονται από τις κείμενες διατάξεις, ενώ στην έννοια των ακινήτων πραγμάτων συμπεριλαμβάνονται οι αγροτικές εκτάσεις, οι οριζόντιες και κάθετες ιδιοκτησίες με κτίσματα μετά του ποσοστού του γηπέδου που αναλογεί στα συγκεκριμένα κτίσματα σε σχέση με τη δομήσιμη επιφάνεια του γηπέδου και γενικά τα κτίσματα ή το συγκρότημα κτισμάτων μετά των λοιπών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένου του γηπέδου που αναλογεί στα συγκεκριμένα κτίσματα, σε συνάρτηση με το εμβαδόν του και τη συνολική δομήσιμη επιφάνεια που μπορεί να πραγματοποιηθεί στο γήπεδο και επιπλέον ο ακάλυπτος χώρος που προβλέπεται από τις πολεοδομικές διατάξεις ως χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Επιτρέπεται η χρηματοδοτική μίσθωση ιδιωτικών και επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι ειδικοί όροι που ρυθμίζουν τη χρηματοδοτική μίσθωση ως προς τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής.»

Άρθρο 290

Μεταβατική διάταξη - Περιορισμός ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες

Το άρθρο 71, η παρ. 4 του άρθρου 222 και η παρ. 3 του άρθρου 249 τίθενται σε εφαρμογή με τη θέση σε ισχύ και κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.

Άρθρο 291

Μεταβατική διάταξη εφαρμογής άρθρου 4

1. Το άρθρο 4 εφαρμόζεται στις καταχωρίσεις που γίνονται στο ειδικό δημόσιο βιβλίο μετά από την έναρξη ισχύος του, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 306.

2. Τα ενέχυρα που συστήθηκαν σε πλοία του άρθρου 4 ή σε στατικά ναυπηγήματα δεν θίγονται από τον παρόντα.

Άρθρο 292

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

(α) Ο ν. 3816/1958 (Α' 32), περί κυρώσεως Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

(β) Το ν.δ. 3899/1958 (Α' 195), περί προτιμώμενης υποθήκης επί πλοίων.

(γ) Ο ν. 762/1978 (Α' 45), περί σύναψης σύμβασης εργασίας με ναυτικούς στην Ελλάδα.

(δ) Το π.δ. 666/1982 (Α' 138), σχετικά με την ίδρυση, διαχείριση και κατανομή του Κεφαλαίου Περιορισμού της Αστικής Ευθύνης του Πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο.

(ε) Το π.δ. 98/1990 (Α' 46) για τη διαδικασία εκδίκασης διεθνών διαφορών πετρελαιορύπανσης.

(στ) Η περ. α' της παρ. 6 του άρθρου 77 του ν. 1892/1990 (Α' 101), περί ρύθμισης των ουσιαστικών προϋποθέσεων και την έκταση του περιορισμού της ευθύνης και οφειλής του πλοιοκτήτη.

(ζ) Η παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4504/2017 (Α' 184) περί τροποποιήσεων των ορίων αστικής ευθύνης που προβλέπονται στο άρθρο 6 της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις.

(η) Η παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 2844/2000 (Α' 220), περί ενέχυρου χωρίς παράδοση και δημοσιότητας συμβάσεων παροχής ασφάλειας επί κινητών.

Άρθρο 293

Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την 1η Μαΐου 2023, με την επιφύλαξη της παρ. 2.

2. Τα άρθρα 4 έως 9 τίθενται σε ισχύ την 1η Νοεμβρίου 2023.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Άρθρο 294

Δρομολόγηση πλοίου σε γραμμές για την εξυπηρέτηση περιοχών στις οποίες έχουν ληφθεί μέτρα κρατικής αρωγής - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 9 ν. 4948/2022

Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 9 του Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών (ν. 4948/2022, Α' 125) προστίθεται δεύτερο εδάφιο, περί δρομολόγησης πλοίου σε γραμμές για περιοχές στις οποίες έχουν ληφθεί μέτρα κρατικής αρωγής, και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

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

Άρθρο 295

Μη κάλυψη του απαιτούμενου αριθμού του Εκπαιδευτικού Προσωπικού στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού μετά τη διενέργεια δυο συνεχών προκηρύξεων - Τροποποίηση παρ. 5 άρθρου 14 ν. 2638/1998

Στο τέλος της παρ. 5 του άρθρου 14 του ν. 2638/1998 (Α' 204), περί εκπαιδευτικών συνεργατών - επισκεπτών καθηγητών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), προστίθεται τρίτο εδάφιο, περί επαναπροκήρυξης θέσεων επιστημονικών και εργαστηριακών συνεργατών, και η παρ. 5 διαμορφώνεται ως εξής:

«5. Αν οι υποψήφιοι δεν διαθέτουν τα προσόντα που περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο, επιτρέπεται η ανάθεση διδακτικού έργου με ωριαία αντιμισθία, σε υποψηφίους μειωμένων προσόντων που κατέχουν τουλάχιστον τον αντίστοιχο βασικό τίτλο σπουδών και διετή επαγγελματική ή επιστημονική δραστηριότητα από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε συναφή θέση, προκειμένου περί επιστημονικών και εργαστηριακών συνεργατών γενικών και τεχνικών μαθημάτων.

Οι επιστημονικοί και εργαστηριακοί συνεργάτες ναυτικών μαθημάτων πρέπει να διαθέτουν κατ' ελάχιστον πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμο της αλλοδαπής, Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α' τάξης προκειμένου για επιστημονικούς συνεργάτες και Β' τάξης προκειμένου για εργαστηριακούς συνεργάτες και πραγματική θαλάσσια υπηρεσία ενός έτους μετά την απόκτηση του διπλώματος Α' ή Β' τάξης αντίστοιχα σε καθήκοντα πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφήτη με δίπλωμα Α' ή Β' τάξης Εμπορικού Ναυτικού αντίστοιχα.

Αν, μετά από τη διενέργεια δύο (2) συνεχών προκηρύξεων που πραγματοποιούνται για την κάλυψη παροδικών εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν., δεν καλυφθεί ο απαιτούμενος αριθμός των επιστημονικών και εργαστηριακών συνεργατών του παρόντος, οι αντίστοιχες θέσεις Έκτακτου Εκπαιδευτικού Προσωπικού

(Ε.Ε.Π.) δύναται να επαναπροκηρυχθούν για δυο (2) διδακτικά εξάμηνα του ιδίου εκπαιδευτικού έτους, χωρίς να πληρούνται οι προϋποθέσεις των στοιχείων 3 και 4 της υποπερ. (α) της περ. Α' της παρ. 4, καθώς και των στοιχείων 2 και 3 της υποπερ. (α) της περ. Β' της παρ. 4, αντίστοιχα, ανά κατηγορία Ε.Ε.Π..»

Άρθρο 296

Υπερρωριακή απασχόληση εκπαιδευτικού προσωπικού σε περίπτωση μη πλήρωσης του συνόλου των οργανικών θέσεων επιστημονικού προσωπικού - Αντικατάσταση περ. 6 παρ. Γ' άρθρου 15 ν. 2638/1998

Η περ. 6 της παρ. Γ του άρθρου 15 του ν. 2638/1998 (Α' 204), περί υπηρεσιακής κατάστασης και απασχόλησης Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Π.) των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), αντικαθίσταται ως εξής:

«6.α. Εφόσον δεν έχει πληρωθεί το σύνολο των οργανικών θέσεων Ε.Π. της παρ. 27 του άρθρου 81 του π.δ. 13/2018 (Α' 26), όπως αυτές έχουν κατανεμηθεί ανά Α.Ε.Ν. με την υπ' αρ. 2411/77117/21.10.2021 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Β' 4913) και για όσο χρονικό διάστημα παραμένουν κενές θέσεις, μπορεί να ανατίθεται στα μέλη του Ε.Π. που υπηρετούν στις Α.Ε.Ν. υπερρωριακή διδασκαλία μέχρι το ένα δεύτερο (1/2) των ωρών του υποχρεωτικού τους ωραρίου, κατά παρέκκλιση της παρ. 2 του άρθρου 131 του ν. 4472/2017 (Α' 74).

β. Η δαπάνη για υπερρωριακή διδασκαλία της περ. α καταβάλλεται από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης.

γ. Οι πληρωμές υπερρωριακής διδασκαλίας του παρόντος από τις 19 Μαΐου 2017, μέχρι και την έναρξη ισχύος του παρόντος, δεν αναζητούνται.

δ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται η αμοιβή της υπερρωριακής διδασκαλίας που είναι ανάλογη με τη βαθμίδα των εκπαιδευτικών και οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος.»

Άρθρο 297

Έδρα Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων εκπαιδευτικών σειρών 2023-2024 και 2024-2025 - Τροποποίηση περ. α) παρ. 2 άρθρου 116 ν. 4623/2019

Στο πεδίο εφαρμογής της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 116 του ν. 4623/2019 (Α' 134) προστίθενται και οι εκπαιδευτικές σειρές 2023-2024 και 2024 - 2025, επέρχεται αναδιτύπωση ως προς την έδρα της Σχολής, και η περ. α) διαμορφώνεται ως εξής:

«α) Για τις εκπαιδευτικές περιόδους φοίτησης των Εκπαιδευτικών Σειρών 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023, 2023-2024 και 2024-2025 Δοκίμων Λιμενοφυλάκων, οι οποίοι κατατάσσονται με το σύστημα των εισαγωγικών εξετάσεων σε πανελλαδικό επίπεδο, η έδρα της Σχολής Λιμενοφυλάκων, όπως καθορίζεται στο άρθρο 3 του π.δ. 76/2018 (Α' 146), μεταφέρεται στις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Οχυρού Σκαρμαγκαά του Πολεμικού Ναυτικού.»

Άρθρο 298

Διδακτικό - εκπαιδευτικό προσωπικό εκπαιδευτικών σειρών 2022 - 2023 έως και 2025 - 2026 Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

Το διδακτικό - εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.), κατά τα εκπαιδευτικά έτη 2022 - 2023 έως και 2025 - 2026, προέρχεται κατά προτεραιότητα, από το διδακτικό - εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, εφόσον κατέχει τίτλο σπουδών, ελληνικού ή ισότιμου αναγνωρισμένου αλλοδαπού πανεπιστημίου, ο οποίος ανταποκρίνεται στο γνωστικό αντικείμενο των μαθημάτων που διδάσκονται στη Σχολή. Ο διορισμός τους γίνεται με διαταγή του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (Γ.Ε.Ν.), κατόπιν πρότασης της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Το διδακτικό-εκπαιδευτικό προσωπικό συμπληρώνεται

από Αξιωματικούς των Ενόπλων Δυνάμεων και Σωμάτων Ασφαλείας ή διδάσκοντες της Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., που διορίζονται με τη διαταγή του δεύτερου εδαφίου, κατόπιν πρότασης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που διαβιβάζεται στο Γ.Ε.Ν. μέσω της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Το διδακτικό - εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. αμείβεται με ωριαία αντιμισθία, σύμφωνα με την κοινή απόφαση της περ. Ι' του άρθρου 127 του ν. 4472/2017 (Α' 74).

Άρθρο 299

Απονομή τιμητικού βαθμού σε Λιμενοφύλακες που απεβίωσαν στην ενεργό υπηρεσία και κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας

Στους Λιμενοφύλακες οι οποίοι απεβίωσαν ευρισκόμενοι στην ενεργό υπηρεσία και κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας και ένεκα αυτής, πριν από την έναρξη ισχύος του ν. 2935/2001 (Α' 162), απονέμεται τιμητικά με προεδρικό διάταγμα ο βαθμός του Πλωτάρχη Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.), μετά από απόφαση του δευτεροβάθμιου Συμβουλίου Κρίσεων Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων, ανεξάρτητα αν ο βαθμός αυτός προβλέπεται ως εν ενεργεία βαθμός για την κατηγορία τους. Το αρμόδιο Συμβούλιο Κρίσεων συγκαλείται και αποφασίζει εντός δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

Άρθρο 300

Ρύθμιση θεμάτων υγειονομικής περίθαλψης των στελεχών Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής που τελούν σε άδεια άνευ αποδοχών

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

Άρθρο 301

Σύσταση Ειδικής Υγειονομικής Επιτροπής με σκοπό τη χορήγηση επιδόματος γυαλιών ματιών στα στελέχη Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής

1. Στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) συστήνεται τριμελής Υγειονομική Επιτροπή με αρμοδιότητα, κατά παρέκκλιση της περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 9 του ν.δ. 1327/1973 (Α' 16), την έκδοση γνωμάτευσης για τη χορήγηση επιδόματος γυαλιών στα στελέχη Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ..

2. Η Υγειονομική Επιτροπή της παρ. 1 συγκροτείται με απόφαση του Αρχηγού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. και αποτελείται από έναν (1) Αξιωματικό Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., με ειδικότητα Υγειονομικού (ΥΙ), ως Πρόεδρο και δύο (2) Αξιωματικούς Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., με ειδικότητα Υγειονομικού (ΥΙ), ως μέλη με αντίστοιχους αναπληρωματικούς της ίδιας ειδικότητας. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο γραμματέας και αναπληρωματικός αυτού από στελέχη του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., που υπηρετούν στην Υπηρεσία Υγειονομικού του Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ..

Άρθρο 302

Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων - Τροποποίηση άρθρου 96 ν. 4504/2017

Στο άρθρο 96 του ν. 4504/2017 (Α' 184), περί κατασκευών εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμε-

τάλλευσής λιμένων: α) η παρ. 1 διαρθρώνεται σε περιπτώσεις και τροποποιείται ως προς την προθεσμία του πρώτου εδαφίου, β) στην παρ. 3 παρατείνεται το χρονικό σημείο καθάρσεως των κατασκευών, γ) οι αναφορές στη διετή προθεσμία των παρ. 4 και 5 απαλείφονται, και το άρθρο 96 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 96

Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσής Λιμένων

1. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσής Λιμένων, στις περιοχές δικαιοδοσίας των οποίων υφίστανται κατασκευές (σκιάστρα, τέντες, πέργκολες), που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής, οφείλουν μέχρι την 31η Οκτωβρίου 2023, να εκπονήσουν μελέτες, για την υλοποίηση νέων κατασκευών, με βάση τα παρακάτω κριτήρια:

α) αρμονική ένταξη στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, και ως προς το σχεδιασμό αλλά και ως προς τα χρησιμοποιούμενα υλικά,

β) εξασφάλιση εύκολης πρόσβασης για πεζούς και ΑμεΑ,

γ) εξασφάλιση προϋποθέσεων βιοκλιματικής συμπεριφοράς.

Οι ανωτέρω μελέτες εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής, η οποία τεκμαίρεται δοθείσα μετά παρέλευσης τριών (3) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής των μελετών. Σε κατασκευές που εμπίπτουν σε κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού.

2. Κάθε νέα κατασκευή υλοποιείται, σύμφωνα με τις εκπονηθείσες μελέτες, μετά τη λήψη των κατά νόμο απαιτούμενων αδειών και εγκρίσεων. Στην περίπτωση αυτή και μόνο για την έκδοση των ανωτέρω αδειών και εγκρίσεων, δεν απαιτείται η προσκόμιση αποδεικτικού φορολογικής ενημερότητας.

3. Η καθάρση των κατασκευών που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής, διενεργείται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023, είτε με ευθύνη του ιδιώτη είτε με μέριμνα των αρμοδίων υπηρεσιών της οικείας Περιφέρειας. Το κόστος των δαπανών της καθάρσεως των αυθαίρετων κατασκευών βαρύνει τους χρήστες αυτών.

Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023 είναι δυνατή, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, η παραχώρηση της χρήσης του υποκείμενου και παρακείμενου χώρου των κατασκευών της παρ. 1, με απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσής λιμένα, που κοινοποιείται στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στην αίτηση προς τον φορέα για την παραχώρηση του προηγούμενου εδαφίου επισυνάπτεται βεβαίωση αρμόδιου μηχανικού για τη στατική επάρκεια των υφισταμένων κατασκευών. Στις περιπτώσεις κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων για τη λήψη απόφασης παραχώρησης απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού.

4. Κατά τη διάρκεια της αποκλειστικής προθεσμίας για την καθάρση των κατασκευών που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής και, εφόσον το άθροισμα των προστίμων και αποζημιώσεων που επιβλήθηκαν για την ανέγερση ή χρήση τους δεν υπερβαίνει τα τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ, μη συνυπολογιζομένων τόκων και προσαυξήσεων, αναστέλλεται:

α) η εκτέλεση των πρωτοκόλλων κατεδάφισης και διοικητικής αποβολής και η έκδοση νέων, καθώς και

β) η επιβολή προστίμων και αποζημιώσεων για την ανέγερση ή χρήση των κατασκευών του παρόντος άρθρου, καθώς και η αναγκαστική είσπραξη των ήδη επιβληθέντων προστίμων και αποζημιώσεων.

γ) Η καθάρση των κατασκευών που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής, εντός της αποκλειστικής προθεσμίας του πρώτου εδαφίου της παρ. 3 του παρόντος άρθρου, καθώς και η έκδοση νόμιμης οικοδομικής άδειας για το σύνολο κάθε κατασκευής εντός της αυτής προθεσμίας, επιφέρουν τη

διαγραφή των προστίμων που επιβλήθηκαν για την ανέγερση ή τη χρήση τους εφόσον το άθροισμά τους δεν υπερβαίνει το ποσό των δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, μη συνυπολογιζομένων τόκων και προσαυξήσεων και τη μείωσή τους κατά ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%) εφόσον το άθροισμά τους δεν υπερβαίνει το ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ μη συνυπολογιζομένων τόκων και προσαυξήσεων.

Η αποκλειστική προθεσμία της παρούσας παραγράφου αναστέλλει την παραγραφή των απαιτήσεων και δικαιωμάτων του ελληνικού δημοσίου, καθώς και την παραγραφή των ποινικών αδικημάτων που σχετίζονται με την ανέγερση και χρήση των κατασκευών του παρόντος άρθρου και την αναγκαστική είσπραξη των επιβληθέντων προστίμων και αποζημιώσεων. Κατά τη διάρκεια της αποκλειστικής προθεσμίας του παρόντος άρθρου, αναβάλλονται υποχρεωτικά ποινικές δίκες, που σχετίζονται με την ανέγερση και χρήση των κατασκευών του παρόντος άρθρου, καθώς και την αναγκαστική είσπραξη των επιβληθέντων προστίμων και αποζημιώσεων.

5. Μετά την πάροδο της αποκλειστικής προθεσμίας της παρ. 3, η ύπαρξη αυθαίρετων κατασκευών αποκλείει την καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση της χρήσης χώρων χερσαίας ζώνης λιμένα.»

Άρθρο 303

Δαπάνες δημοπράτησης έργων σε ζώνη λιμένα - Τροποποίηση παρ. 4 και 5 άρθρου 18 ν. 2971/2001

Η περ. δ) της παρ. 4 και η περ. α) της παρ. 5 του άρθρου 18 του ν. 2971/2001 (Α' 285), περί ζώνης λιμένα, τροποποιούνται ως προς το ποσό της δαπάνης δημοπράτησης των έργων, και οι παρ. 4 και 5 διαμορφώνονται ως εξής:

«4. Επισκευές - επεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα και εργασίες συντήρησης σε υφιστάμενους λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις σε περιοχές δικαιοδοσίας Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων εκτελούνται, κατά παρέκκλιση της παρ. 2, κατόπιν απόφασης του διοικητικού τους οργάνου, κοινοποιούμενης στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και στην οικεία Λιμενική Αρχή, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) αποσκοπούν στη συντήρηση υπάρχοντος εξοπλισμού ή στην αποκατάσταση φθορών, ζημιών ή βλαβών που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των εργαζομένων και των χρηστών και προκαλούνται από συνήθη χρήση κατά την εκτέλεση θεμελιωδών δραστηριοτήτων του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης (φορτοεκφόρτωση και κυκλοφορία βαρέων οχημάτων, από-επιβίβαση συναλλασσόμενων, συνήθη καιρικά φαινόμενα κ.λπ.) ή και από έκτακτες καταστάσεις (θεομηνίες, πρόσκρουση πλοίων κ.λπ.), όπως ιδίως υποσκαφές (στηλαιώσεις), πάσης φύσεως φθορές ή ζημιές σε κρηπιδώματα και προβλήτες, καθιζήσεις ανωδομών, εξοπλισμός που χρήζει αντικατάστασης, τοπικές αστοχίες θωράκισης-προστασίας εξωτερικών λιμενικών έργων (βραχισμός),

β) αποσκοπούν στη δημιουργία υποτυπωδών, μικρής έκτασης εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των διακινούμενων επιβατών και εργαζομένων, όπως ψύκτες νερού, σκιάδια, χημικές τουαλέτες, Α.Τ.Μ. τραπεζών, μηχανήματα αυτόματης έκδοσης εισιτηρίων, εξοπλισμός και σήμανση για τη διακίνηση πεζών και οχημάτων, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της πρόσβασης προσώπων με αναπηρία κ.λπ.,

γ) δεν τροποποιούν με οποιονδήποτε τρόπο τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των λιμένων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων,

δ) ο προϋπολογισμός δαπάνης δημοπράτησής τους δεν υπερβαίνει το ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ πλέον δαπάνης Φ.Π.Α. και

ε) συνδέονται άρρηκτα με την ομαλή και ασφαλή λειτουργία του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης.

5. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από υποβολή σχετικού αιτήματος του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσής του λιμένα, κατά παρέκκλιση της παρ. 2, υλοποιούνται επίσης σε υφιστάμενους λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις:

α) τα έργα της παρ. 4, προϋπολογισμού δαπάνης δημοπράτησης τους άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ πλέον Φ.Π.Α. και μέχρι του ποσού των 100.000 ευρώ πλέον Φ.Π.Α.,

β) η εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας, με στόχο τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα περί Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων ISPS (International Ship and Port Facility Security), του ν. 3622/2007, της Συνθήκης Schengen, του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004, της απόφασης του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας 4442/ 20.1.2010 (Β' 479) για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων από παράνομες ενέργειες και των μελετών Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Σ.Α.Λ.Ε.) που έχουν εκπονηθεί με βάση τη μελέτη Αξιολόγησης Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Α.Λ.Ε.), όπως κινητές περιφράξεις, εγκατάσταση φυλακίων ελέγχου, τοποθέτηση καμερών παρακολούθησης επί στύλων, προστατευτικές μπάρες και άλλες παρεμβάσεις, με τις οποίες δεν τροποποιούνται ή αλλοιώνονται τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των λιμένων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων και δεν παρακωλύεται η λειτουργία του.»

Άρθρο 304

Δαπάνες μισθοδοσίας έκτακτου ναυτικού προσωπικού για την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2022 έως και 22 Φεβρουαρίου 2022

Δαπάνες μισθοδοσίας έκτακτου ναυτικού προσωπικού, ανεξαρτήτως ειδικότητας, το οποίο παρείχε υπηρεσίες από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως και την 22η Φεβρουαρίου 2022 εκκαθαρίζονται και ενταλματοποιούνται εις βάρος των πιστώσεων του προϋπολογισμού του έτους 2023 του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, αν οι σχετικές αναλήψεις υποχρέωσης, εκδόθηκαν σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα.

Άρθρο 305

Διόρθωση σφάλματος για την κατάργηση του Ινστιτούτου Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 86 ν. 4926/2022

Η περ. β) της παρ. 3 του άρθρου 86 του ν. 4926/2022 (Α' 82), περί κατάργησης του άρθρου 32 του ν. 2638/1998 (Α' 204) για το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας, καταργείται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της.

Άρθρο 306

Δυνατότητα παράτασης του χρονικού διαστήματος της παρ. 2 του άρθρου 71 του ν. 4926/2022 - Εξουσιοδοτική διάταξη - Τροποποίηση παρ. 12 άρθρου 70 ν. 4926/2022

Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 12 του άρθρου 70 του ν. 4926/2022 (Α' 82), συμπληρώνεται το αντικείμενο της εξουσιοδότησης, προκειμένου να προστεθεί και η δυνατότητα παράτασης του χρονικού διαστήματος της παρ. 1 του άρθρου 71 του ν. 4926/2022, περί καταστατικών των Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, το δεύτερο εδάφιο αναδιατυπώνεται σύμφωνα με την προσθήκη αυτή, και η παρ. 12 διαμορφώνεται ως εξής:

«12. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να παραταθεί το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 71 μέχρι και δύο (2) έτη. Στην περίπτωση έκδοσης της απόφασης για την παρ. 2 του άρθρου 71, η παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 3182/2003 (Α' 220) καταργείται με τη λήξη της παράτασης.»

Άρθρο 307

Χαρακτηρισμός πλοίων, πέραν των πλοίων αναψυχής, ως παραδοσιακών - Εξουσιοδοτική διάταξη

1. Ως παραδοσιακό χαρακτηρίζεται κάθε πλοίο υπό ελληνική

σημαία, πέραν των πλοίων αναψυχής, το οποίο είναι πρωτότυπο ή ομοίωμα ιστορικού ή παλαιού πλοίου, που έχει κατασκευαστεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του από υλικά όμοια με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρωτότυπου και συγκεντρώνει τα κριτήρια της απόφασης χαρακτηρισμού της παρ. 2.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται τα κριτήρια και οι ειδικότερες προδιαγραφές, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, οι διαδικασίες ελέγχου και εξέτασης των στοιχείων τεκμηρίωσης και κάθε άλλο θέμα σχετικά με τον χαρακτηρισμό πλοίου ως παραδοσιακού.

Άρθρο 308

Σύσταση μητρώου κατασκευαστών, συντηρητών, επισκευαστών ξύλινων παραδοσιακών σκαφών - Εξουσιοδοτική διάταξη

1. Συστήνεται Μητρώο Κατασκευαστών, Συντηρητών, Επισκευαστών Ξύλινων Παραδοσιακών Σκαφών, το οποίο τηρείται στη Διεύθυνση Ναυπηγοεπισκευαστικών Δραστηριοτήτων της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Το Μητρώο του πρώτου εδαφίου και οι εκάστοτε τροποποιήσεις του αποστέλλονται προς ενημέρωση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται τα κριτήρια, οι προϋποθέσεις και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την εγγραφή στο Μητρώο της παρ. 1.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 309

Έναρξη ισχύος

Με την επιφύλαξη του άρθρου 293, η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα,.....2023

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- | | |
|---|--|
| 1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ | 2. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ |
| 3. ΕΘΝΙΚΗΣ
ΑΜΥΝΑΣ | 4. ΠΑΙΔΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ |
| 5. ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ | 6. ΥΓΕΙΑΣ |
| 7. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ | 8. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ |
| 9. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ | 10. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ |
| 11. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ |
| 13. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ | 14. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ |
| 15. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | |
| 17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ | 16. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ |

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύ-

σουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.01' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 10 Φεβρουαρίου 2023 και ώρα 8.30, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ