ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

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

Επισπεύδον Υπουργείο:
Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Στοιχεία επικοινωνίας: Αντώνιος Βιδάλης
Γραφείο Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Τ: 2131371750, Ε: avida@yna.gov.gr

Επιλέξατε από τον παρακάτω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ	(Χ)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ[1]	
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ[2]	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ[3]	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ[4]	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ[5]	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ[6]	Χ

[1] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.

[2] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

[3] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

[4] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.

[5] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

[6] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

Α. Αιτιολογική έκθεση

	Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;
	Οι βασικοί άξονες του σχεδίου νόμου και τα ζητήματα που αντιμετωπίζει συστηματοποιούνται ως εξής: - Διευρύνεται η εννοιολογική οριοθέτηση του πλοίου ώστε η νομική έννοια αυτού να προσεγγίσει την τεχνική, με στόχο την ενοποίηση του καθεστώτος και τη συμπερίληψη κατηγοριών που μέχρι σήμερα κινούνταν σε γκρίζα ζώνη. Ταυτόχρονα οριοθετείται θετικά η μεγάλη ομάδα των στατικών ναυπηγημάτων, που εμφανίζουν πλέον μεγάλο οικονομικό, επιχειρηματικό και εθνικό ενδιαφέρον (ιδίως πλωτές αποθήκες πετρελαίου, γερανοί, πλατφόρμες), ενώ αποσαφηνίζονται και οι κανόνες που εφαρμόζονται σ' 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. - Αποσαφηνίζεται το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή και συντονίζεται πλέον ρητά με τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης που έχουν εισαχθεί μέσω διεθνών συμβάσεων, όπως η ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο ή από τα καύσιμα του πλοίου. - Αναγνωρίζεται η δραστηριότητα της διαχείρισης πλοίων, η οποία είναι μέγιστης οργανωτικής, οικονομικής και αντίστοιχα 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 ρύθμισης. - Εκσυγχρονίζεται πλήρως το καθεστώς της ναύλωσης, με σημεία αναφοράς τις διεθνείς συναλλακτικές πρακτικές, την εξασφάλιση επαρκούς δικαιοπρακτικής ελευθερίας και την προστασία της ασφάλειας δικαίου. - Ενοποιείται η ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, με βάση αναφοράς τους διεθνώς αναγκαστικούς Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (ΚΧΒ), οι οποίοι κυρώθηκαν με τον ν. 2107/1992 (Α' 203, διόρθωση σφάλματος Α' 13/1993, 51/1993). 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 σημείο αναφοράς και πάλι τους διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες δικαίου, ήτοι τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών του 2002, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4195/2013 (Α' 211) και τον Κανονισμό 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).

	- Το καθεστώς της ναυτεργασίας εναρμονίζεται με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4078/2012 (Α' 179) και συστηματοποιείται με περιορισμένες αλλαγές, που ενισχύουν την προστασία του ναυτικού. - Οι κίνδυνοι της θαλάσσιας αποστολής ρυθμίζονται πλέον ενιαία (θαλάσσια αρωγή, σύγκρουση, κοινή αβαρία), με κοινή συνισταμένη την επίτευξη του μέγιστου δυνατού συντονισμού, ως προς τους αντίστοιχους διεθνώς 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 (LLMC) των ετών 1976/1996, που κυρώθηκαν αντιστοίχως με τους ν. 1923/1991 (Α' 13) και 3743/2009 (Α' 24), και τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης για ρύπανση, ενώ οικοδομείται εξαρχής ο δικονομικός μηχανισμός υλοποίησης του περιορισμού, ως οιονεί συλλογική διαδικασία, με στόχους τη διαφάνεια, την ασφάλεια δικαίου και την ταχύτητα στην εκκαθάριση των απαιτήσεων. - Η ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης, η οποία επί της ουσίας είχε περιπέσει σε αχρησία, αναμορφώνεται με προβάδισμα στη συμβατική ελευθερία και εναρμονίζεται με τη διεθνή (ιδίως αγγλοσαξονική) συναλλακτική πρακτική. - Οι διατάξεις περί αναγκαστικής κατάσχεσης επί πλοίων εναρμονίζονται με αυτές του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (ΚΠολΔ, π.δ. 503/1985, Α' 182), ενώ εισάγονται ειδικότερες ρυθμίσεις που ανταποκρίνονται στα ειδικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου. - Ενοποιείται το σύστημα των παραγραφών, εξ ορισμού βραχυπρόθεσμων στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Τέλος ρυθμίζονται επείγοντα ζητήματα που αφορούν στη λειτουργία και τις αρμοδιότητες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα;
	Ο ισχύων Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) κυρώθηκε με τον ν. 3816/1958 (Α' 32) και άρχισε να ισχύει από την 1η Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους. Η νομοπαρασκευή του διήρκεσε δέκα (10) έτη. Αν και ως νομοθέτημα αποτέλεσε τον χρόνο εκείνο πρόοδο σε σχέση με το προγενέστερο δίκαιο, κυρίως διότι οργάνωσε για πρώτη φορά μια εκτενή ύλη διαφόρων ναυτικών θεσμών, έπασχε εξ αρχής από αρκετές εμφανείς αδυναμίες. Η πρώτη και κυριότερη οφείλεται στη βαθιά επιρροή που υπέστη από τον γερμανικής έμπνευσης Αστικό Κώδικα του 1946, επιδεικνύοντας φειδωλή προσαρμογή στο διεθνές δίκαιο, την (κυρίως αγγλοσαξονική) ναυτιλιακή πρακτική και τις ανάγκες του ναυτικού εμπορίου· ενδεικτικό είναι ότι, ενώ είχε ρυθμίσει τη ναυτική υποθήκη, χρειάστηκε λίγους μήνες αργότερα να υιοθετηθεί ξεχωριστό ν.δ. (3899/1958, Α΄ 195) για την προτιμώμενη υποθήκη (*preferred mortgage*), ώστε να διευκολυνθεί η χρηματοδότηση των μεγαλύτερων πλοίων. Επίσης, αρκετές ρυθμίσεις του ήταν είτε συγκεχυμένες, είτε ελλειπτικές. Στις δεκαετίες που ακολούθησαν, ο ΚΙΝΔ 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:
α) Η κύρωση σημαντικού αριθμού διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που εισήγαγαν διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες ουσιαστικού δικαίου. Η μεταστροφή της ελληνικής πολιτείας από τη δεκαετία του 1970 και εντεύθεν υπέρ της ενσωμάτωσης των κανόνων διεθνούς δικαίου δια της τεχνικής της κύρωσης, αντί της μεταφύτευσης ρυθμίσεων στην εθνική νομοθεσία, επηρέασε άρδην τη θέση του ΚΙΝΔ. Πιο συγκεκριμένα και σε σχέση με το υπό εξέταση αντικείμενο, η Ελλάδα κύρωσε, μετά την υιοθέτηση του ΚΙΝΔ, οκτώ (8) διεθνείς συμβάσεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, με τις εξής συνέπειες:
αα) Επηρεάστηκαν τουλάχιστον πέντε (5) τίτλοι του ΚΙΝΔ, ήτοι περίπου εκατόν πενήντα (150) άρθρα, από τα συνολικά διακόσια ενενήντα δύο (292),
αβ) Αρκετές διατάξεις του ΚΙΝΔ καταργήθηκαν σιωπηρώς, άλλες συρρικνώθηκαν ως προς το πεδίο εφαρμογής τους, άλλες περιέπεσαν ουσιαστικώς σε αχρησία, ενώ άλλες εμφανίζουν δυσχέρεια συντονισμού με το γράμμα και το πνεύμα των διεθνών κανόνων.
αγ) 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.
αδ) Στα 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 (Κανονισμός 392/2009), την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης και στα ζητήματα δικαιοδοσίας και αναγνώρισης αποφάσεων.
β) 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 μία από τις σημαντικότερες εφευρέσεις του εικοστού αιώνα διότι προκάλεσε την εκ βάθρων αναδιάρθρωση της τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς και των λιμένων υποδοχής, προετοίμασε την άνθηση της μικτής / συνδυασμένης μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα» και ανέδειξε νέες επιχειρηματικές κατηγορίες· παράλληλα προκάλεσε σειρά νομικών προβλημάτων, με δυσκολία ευθέως ανάλογη της οικονομικής χρησιμότητάς τους, κυρίως ως προς τις υποχρεώσεις και την ευθύνη των συμβαλλομένων στη θαλάσσια μεταφορά μερών, τα οποία ο ισχύων Κώδικας δεν αντιμετωπίζει, 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 τη φορτωτική, τα λοιπά έγγραφα αγνοούνται ρυθμιστικώς). Τα ως άνω ισχύουν βεβαίως και για τις πλέον πρόσφατες εξελίξεις της τεχνολογίας και τη ψηφιακή οικονομία (όπως ηλεκτρονικά έγγραφα πλοίου και μεταφοράς, αυτοματοποιημένα πλοία)· το πρόβλημα εδώ δεν είναι τόσο η απουσία ρύθμισης (αναμενόμενη άλλωστε, δεδομένης του χρόνου υιοθέτησης του νομοθετήματος),

	αλλά η έλλειψη της απαραίτητης ευελιξίας των υφιστάμενων κανόνων ώστε να βρουν, ερμηνευτικά, στέγη σε αυτούς οι νέες μορφές ναυτιλιακής δράσης. Τέλος, επιχειρείται η αντιμετώπιση έκτακτων ζητημάτων που ανέκυψαν στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τα οποία χρήζουν άμεσης επίλυσης, τόσο για την εύρυθμη λειτουργία του ως άνω Υπουργείου, όσο και για τον τομέα της ναυτιλίας εν γένει.
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;
	Τους εν γένει δραστηριοποιούμενους στον τομέα της ναυτιλίας.

	Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης	
4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ × ΟΧΙ ❒ Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;	
	Το ισχύον νομικό πλαίσιο είναι ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δίκαιου, που κυρώθηκε με τον ν. 3816/1958.	
5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας	
	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Τα ζητήματα που πραγματεύεται δεν δύνανται να ρυθμιστούν μέσω δευτερογενούς νομοθεσίας, παρά μόνο με διατάξεις τυπικού νόμου.
	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Ομοίως με τα ως άνω.
	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και	Ομοίως με τα ως άνω.

υλικών πόρων;	

	Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ × ΟΧΙ ❒ Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:	
	i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	Ενδεικτικώς αναφέρεται ότι χώρες με σημαντική παρουσία στο ναυτικό πεδίο όπως η Νορβηγία (1994/2013), η Ολλανδία (τίτλος 8ος περί μεταφορών του Ολλανδικού Αστικού Κώδικα), η Γερμανία με νόμο του 2013, η Ισπανία (2014/15), η Γαλλία («Code des Transports», 2016) και το Βέλγιο («Code de la navigation», 2019) έχουν προχωρήσει τις τελευταίες δύο δεκαετίες σε αναμόρφωση και εκσυγχρονισμό της ναυτικής τους νομοθεσίας.
	ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
	iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	

	Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση
	❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ X X ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒ ❒
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;

i) βραχυπρόθεσμοι:	- 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. - Η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου, η συστηματοποίηση της διαφάνειας και της δημοσιότητας των βασικών δικαιοπραξιών που αφορούν στην εκμετάλλευση των πλοίων. - Ο εκσυγχρονισμός, αφενός με τη ρύθμιση σύγχρονων μορφών ή εργαλείων συνεργασίας, αφετέρου με την αναμόρφωση υφιστάμενων ρυθμίσεων που αποδείχθηκαν ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες. - Η αντιμετώπιση επειγόντων θεμάτων που αφορούν στη ναυτιλία.
ii) μακροπρόθεσμοι:	- 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 ενίσχυση της ναυτιλίας.

Κατ’ άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης	
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου
Άρθρο	*Στόχος*
Άρθρο 1	Το άρθρο 1 έχει στόχο να αποκαταστήσει τη συστηματική ενότητα της ρύθμισης και, μέσω αυτής, και την ασφάλεια δικαίου ως προς το καθεστώς που διέπει τη λειτουργία και εκμετάλλευση ναυπηγημάτων στον θαλάσσιο χώρο. Για τον σκοπό αυτό, υιοθετείται ορισμός του πλοίου, που προσεγγίζει σε μεγάλο βαθμό την επιστημονική ή τεχνική έννοια του πλοίου, συντονίζοντας – με τον τρόπο αυτό – την εθνική διάταξη με την εννοιολογική οριοθέτηση που ακολουθείται, τόσο από τις κυριότερες διεθνείς ναυτικές συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου, όσο και από τις βασικές αλλοδαπές έννομες τάξεις. Παράλληλα, υιοθετείται η διάκριση μεταξύ πλοίου και στατικού ναυπηγήματος, με θετική εννοιολογική οριοθέτηση και στις δύο περιπτώσεις, ώστε να ενισχύεται η ερμηνευτική συνοχή. Οι έννοιες του πλοίου και του στατικού ναυπηγήματος είναι εξ ορισμού γενικές, διότι δεν αφορούν σε συγκεκριμένο τύπο πλοίου ή στατικού ναυπηγήματος, αλλά καθορίζουν το πλοίο και το στατικό ναυπήγημα εν γένει. Σύμφωνα με την παρ. 1, στην έννοια του πλοίου υπάγονται εκείνες οι κατασκευές, οι οποίες συγκεντρώνουν τα διαλαμβανόμενα σ’ αυτή στοιχεία, όπως κατωτέρω αναλύονται. Η λειτουργία, εκμετάλλευση, ευθύνη και προστασία αυτών ρυθμίζεται από τον παρόντα. Από τα πλοία διακρίνονται τα στατικά ναυπηγήματα της παρ. 2, καταρχήν εννοιολογικά, και ενίοτε ρυθμιστικά. Στα λοιπά πλωτά μέσα που δεν καταλαμβάνονται από τους ως άνω ορισμούς συνεχίζουν να εφαρμόζονται οι κοινές διατάξεις περί κινητών πραγμάτων. Πάντως, με ρυθμίσεις άλλων νομοθετημάτων είναι δυνατόν να προβλέπεται και επί των μέσων αυτών ανάλογη εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του Κώδικα. Με την παρ. 1 παρατίθενται τα στοιχεία της νομοθετικής έννοιας του πλοίου. Ως πλοίο, για τις ανάγκες του παρόντος, θεωρείται κάθε κατασκευή, με ή χωρίς εκτόπισμα, ικανή να επιπλέει και προορισμένη να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα για εκτέλεση ναυσιπλοΐας. Όπως επισημάνθηκε ήδη, ο νομοθετικός ορισμός εκσυγχρονίζεται για να λάβει υπόψη του σύγχρονα ναυπηγήματα και να προσεγγίσει την επιστημονική έννοια του πλοίου. Ειδικότερα, πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις: *α. Κατασκευή*: Κάθε ανθρώπινη κατασκευή μπορεί να συνιστά πλοίο (εφόσον είναι ικανή να συγκρατείται στο υδάτινο στοιχείο και προορισμένη να κινείται πράγματι σ' αυτό, δηλαδή να εκτελεί πλεύση), ανεξάρτητα από τη μορφή, το υλικό κατασκευής και τα μέσα πρόωσης. Η νέα ρύθμιση δεν θέτει ως στοιχείο της έννοιας του πλοίου το κοίλο του σώματος (σκάφος). Αν και η συνηθέστερη μορφή που απαντάται στην πράξη είναι αυτή του σκάφους, η ευρύτερη διατύπωση του νόμου επιτρέπει να συμπεριληφθούν και διάφορα άλλα πλωτά κατασκευάσματα της σύγχρονης τεχνολογίας που βασίζονται στην ύπαρξη πλωτήρων. Η κατασκευή αυτή δεν είναι απαραίτητο να διαθέτει εκτόπισμα. Αυτό σημαίνει ότι καταλαμβάνονται ναυπηγήματα, τα οποία κατά την

	επιχειρησιακή τους ταχύτητα παρουσιάζουν σχεδόν μηδενικό εκτόπισμα διότι κινούνται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, αίροντας συνεπώς τις ερμηνευτικές δυσχέρειες που είχαν προκληθεί στο παρελθόν. Η προϋπόθεση του μεγέθους της κατασκευής (προσδιοριζόμενου με βάση την καθαρή χωρητικότητα) καταργείται ως στοιχείο εννοιολογικού προσδιορισμού του πλοίου. Η κατάργηση της προϋπόθεσης του μεγέθους εντάσσει στην έννοια του πλοίου κατασκευές (μέχρι σήμερα εξαιρούμενες), οι οποίες είναι σε θέση ν' αντιμετωπίσουν τους κινδύνους του θαλάσσιου στοιχείου και να εκτελέσουν πλεύση, και που, μέχρι τώρα, υπήγοντο στο ασαφές καθεστώς των πλωτών ναυπηγημάτων. *β. Ικανότητα επίπλευσης*: πρόκειται για την αυτονόητη προϋπόθεση συγκράτησης στο υδάτινο στοιχείο. *γ. Αυτοδύναμη κίνηση:* η (ισχύουσα ήδη) προϋπόθεση της αυτοδύναμης κίνησης υποδηλώνει ότι η κατασκευή είναι ικανή και έχει γενικό προορισμό να διενεργεί αυτοδύναμη πλεύση, ανεξαρτήτως της μορφής ενέργειας ή του μηχανισμού πρόωσης που χρησιμοποιεί. Αρκεί η πηγή της ενέργειας να βρίσκεται εντός του πλοίου, άρα καταλαμβάνονται τα αυτόνομα πλοία, είτε αυτά καθοδηγούνται με σύστημα απομακρυσμένου ελέγχου, είτε διαθέτουν αυτοδύναμη εσωτερική κίνηση. *δ. Στον θαλάσσιο χώρο:* Το πλοίο πρέπει να κινείται στη θάλασσα (ή και υπό την επιφάνεια αυτής), χωρίς να έχουν σημασία η περιοχή και η έκταση της θαλάσσιας διαδρομής. Τα σκάφη που μετακινούνται σε ποταμούς ή λίμνες ευρίσκονται εκτός του ρυθμιστικού πλαισίου του νομοθετήματος. *ε. Άσκηση ναυσιπλοΐας*: Η ρητή προσθήκη της προϋπόθεσης αυτής καθίσταται αναγκαία, λόγω και της κατάργησης της προϋπόθεσης του μεγέθους, για να διακρίνει το νομικώς κρίσιμο – για την εφαρμογή του παρόντος – πλοίο, από λοιπά πλωτά μέσα που κινούνται αυτοδυνάμως στη θάλασσα, στο πλαίσιο ακατάστατης περιήγησης, ιδίως κατά τη διενέργεια ναυταθλητισμού και γενικότερα αναψυχής στον θαλάσσιο χώρο. Λόγω μη πλήρωσης της προϋπόθεσης αυτής δεν συνιστούν νομικώς πλοία οι κατασκευές που έχουν τεθεί σε ορισμένη τοπική σχέση με το κύριο πράγμα για τη διαρκή εξυπηρέτηση του προορισμού του (παραρτήματα), όπως οι σωστικές λέμβοι. Το στοιχείο της εκτέλεσης ναυσιπλοΐας επιτρέπει επίσης τον *ad hoc* νομικό χαρακτηρισμό διαφόρων κατηγοριών κατασκευών που, ενώ διαθέτουν ίδιο μηχανισμό πρόωσης, προορίζονται για την εκτέλεση έργου σε σταθερή θέση· χαρακτηριστική είναι η περίπτωση πληθώρας πλωτών κατασκευών που χρησιμοποιούνται σε εργασίες εξόρυξης, επεξεργασίας και αποθήκευσης υδρογονανθράκων (όπως FSO, FPSO, FDPSO). Οι εν λόγω κατασκευές συνιστούν πλοία, εφόσον είναι ικανές να εκτελούν πλεύση και για το χρονικό διάστημα που διενεργούν αυτή, ενώ απολλύουν τον χαρακτηρισμό αυτό και μεταπίπτουν στην κατηγορία του στατικού ναυπηγήματος κατά την περίοδο που παραμένουν σταθερά στην ίδια θέση για την εκπλήρωση οποιουδήποτε ειδικότερου σκοπού τους. Σημειώνεται ότι ο συγκεκριμένος σκοπός της ναυσιπλοΐας (όπως μεταφορά, αλιεία, ρυμούλκηση και έρευνα), όπως και ο κερδοσκοπικός ή μη χαρακτήρας της, είναι νομικώς αδιάφορος.

	Με την παρ. 2 αναφέρονται τα στοιχεία της νομοθετικής έννοιας του στατικού ναυπηγήματος. Για το στατικό ναυπήγημα υιοθετείται θετική εννοιολογική οριοθέτηση, λόγω του αυξανόμενου αριθμού και της μεγάλης οικονομικής σημασίας των κατασκευών αυτών. Προκρίνεται ο επιθετικός προσδιορισμός «στατικό», αντί του ταυτολογικού «πλωτό ναυπήγημα». Η οριοθέτηση της παρ. 2 καταλαμβάνει: (α) κατασκευές, (β) πλωτές (άρα όχι αυτές που συνδέονται μόνιμα στο θαλάσσιο υπέδαφος), (γ) που σχεδιάσθηκαν εξαρχής ή μετασκευάσθηκαν, (δ) για να παράγουν έργο ή υπηρεσία, παραμένοντας σε σταθερή θέση. Υπάγονται στον εν λόγω ορισμό πολλές και ποικίλες ομάδες ναυπηγημάτων, όπως πλωτές αποβάθρες και αποθήκες, πλωτές εγκαταστάσεις βιομηχανικού χαρακτήρα, πλωτές μονάδες γεώτρησης, εξόρυξης, επεξεργασίας, αποθήκευσης υδρογονανθράκων, φυσικού αερίου, πλωτοί γερανοί, πλωτές γέφυρες και πλωτές ευκολίες υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων. Στην κατηγορία αυτή εμπίπτουν και ναυπηγήματα που παράγουν έργο ή παρέχουν υπηρεσία, με μη αυτοδύναμη πλεύση (όπως, λόγου χάρη, οι φορτηγίδες). Την κατάσταση αυτή υποδηλώνει ο τιθέμενος στη διάταξη όρος «συνήθως» (σε σταθερή θέση). Το νομικό καθεστώς που διέπει τα λοιπά πλωτά μέσα, που δεν εμπίπτουν στις έννοιες του πλοίου και του στατικού ναυπηγήματος, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, είναι κατά βάση αυτό του κοινού δικαίου. Τα μέσα αυτά θεωρούνται κινητά.
Άρθρο 2	Παρ. 1: Η εννοιολογική συστηματοποίηση των στατικών ναυπηγημάτων συνεπάγεται την καταρχήν ρυθμιστική ενότητα του καθεστώτος που τα διέπει. Τα στατικά ναυπηγήματα υπάγονται στις διατάξεις του Κώδικα, εκτός των εξαιρέσεων που προβλέπονται ειδικά στη διάταξη αυτή. Παρ. 2: Εισάγεται καταρχάς εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του Κώδικα για τα πλοία και στατικά ναυπηγήματα κρατικής ιδιοκτησίας, εφόσον αυτά χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση μη εμπορικών σκοπών. Στον πυρήνα της κατηγορίας αυτής εντάσσονται τα πλοία που είναι προορισμένα στην άμεση εξυπηρέτηση της εθνικής άμυνας και ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις της χώρας, είτε είναι μάχιμα, είτε επικουρούν τα μάχιμα. Περιλαμβάνονται επίσης αυτά που παρέχουν πράγματι δημόσιες υπηρεσίες, προσφερόμενες με μέσα δημόσιας εξουσίας, που δεν βασίζονται στην οικονομική αρχή.
Άρθρο 3	Διατηρείται για λόγους διοικητικής συνέχειας και ασφάλειας δικαίου, το ισχύον καθεστώς νηολόγησης. Περαιτέρω, αν και οι ουσιαστικές και τυπικές προϋποθέσεις κτήσης εθνικότητας θα ήταν δικαιοπολιτικά ορθότερο να αποτελέσουν αντικείμενο ενιαίας ρύθμισης, κρίθηκε ότι είναι προτιμότερο να μην θιγεί με το παρόν η συστημική ενότητα του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δίκαιου (ΚΔΝΔ, ν.δ. 187/1973, Α’ 261), ούτε η αλληλοσυμπλήρωση των δύο Κωδίκων. Ειδικότερα, με την παρ. 1 σε νηολόγηση υπόκεινται τα πλοία καθαρής χωρητικότητας ίσης ή ανώτερης των δέκα κόρων, ως προς τα οποία πληρούνται οι ουσιαστικές προϋποθέσεις κτήσης της ελληνικής εθνικότητας (κατ’ άρθρο 5 ΚΔΝΔ), με αίτηση του κυρίου. Η εγγραφή του πλοίου γίνεται σε δημόσιο βιβλίο, το νηολόγιο. Η εγγραφή αυτή έχει συστατική ενέργεια, με την έννοια ότι από και δια της εγγραφής, το νηολογούμενο πλοίο αναγνωρίζεται ως ελληνικό. Οι ουσιαστικές προϋποθέσεις διέπονται από το άρθρο 5 ΚΔΝΔ, όπως αυτό ερμηνεύεται με βάση τις επιταγές του διεθνούς και

	ενωσιακού δικαίου. Ως εκ περισσού αποσαφηνίζεται ότι δεν θίγονται οι υπέρτερης νομοθετικής ισχύος διατάξεις του ν.δ. 2687/1953. Τα στοιχεία που υποχρεωτικώς πρέπει να περιλαμβάνονται στην πράξη νηολόγησης αναφέρονται στην παρ. 2 και αποτελούν στοιχεία εξατομίκευσης του πλοίου, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ευχερούς αναγνώρισης και ελέγχου αυτού. Στα στοιχεία τεχνικής ταυτοποίησης πλοίου περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι διαστάσεις και η χωρητικότητα (καθαρή και ολική), καθώς και ο τύπος του πλοίου και το έτος κατασκευής. Λόγω του μεγάλου αριθμού των απαιτούμενων στοιχείων που υποβάλλονται και του ελέγχου που διενεργούν οι αρμόδιες Αρχές, σπανίως εμφιλοχωρούν ανακριβείς καταχωρίσεις. Σε κάθε περίπτωση, για τις αιτήσεις διόρθωσης, καθώς και για τυχόν άρνηση της αρχής να προβεί σε καταχώριση, τυγχάνουν εφαρμογής (και είναι επαρκείς) οι γενικές διατάξεις περί εκουσίας δικαιοδοσίας του ΚΠολΔ. Στο δεύτερο εδάφιο της διάταξης επαναλαμβάνεται ισχύουσα διάταξη, με τη συμπλήρωση της θεώρησης των τίτλων που καταρτίζονται στην αλλοδαπή. Η συμπλήρωση τίθεται για λόγους αποσαφήνισης, εφόσον στο άρθρο 5 ΚΔΝΔ προβλέπεται ήδη ότι εάν το έγγραφο μεταβίβασης της κυριότητας καταρτίστηκε στην αλλοδαπή, απαιτείται για την καταχώρισή του, θεώρηση από προξενική αρχή ή Επισημείωση «Apostille» της Διεθνούς Σύμβασης της Χάγης του 1961, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1497/1984 (Α' 188). Ακολούθως, κατά την παρ. 3, η αρμόδια λιμενική αρχή που τηρεί το νηολόγιο χρονολογεί και υπογράφει την πράξη της νηολόγησης, με βάση την οποία εκδίδεται το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου. Με τη ρύθμιση αίρεται η μέχρι τώρα αμφισβήτηση ως προς τον νομικό χαρακτήρα του εγγράφου εθνικότητας. Η πράξη της νηολόγησης έχει συστατικό χαρακτήρα για την κτήση της ελληνικής εθνικότητας πλοίου, ενώ το έγγραφο εθνικότητας έχει αποδεικτικό χαρακτήρα. Σε περίπτωση απόκλισης του περιεχομένου τούτου από το περιεχόμενο της πράξης νηολόγησης, ισχύει το τελευταίο. Τα αναγραφόμενα στοιχεία του εγγράφου εθνικότητας πρέπει να ανταποκρίνονται στα στοιχεία του εγγράφου εθνικότητας. Με την παρ. 4 οριοθετούνται νομοθετικώς οι κατηγορίες πλοίων που υπάγονται κατ' εξαίρεση σε νηολόγηση, ακόμη και αν δεν πληρούν το κριτήριο της καθαρής χωρητικότητας. Αποκαθίσταται έτσι η ασφάλεια δικαίου, χωρίς να θίγεται η ακολουθούμενη από τις λιμενικές αρχές πρακτική, η οποία μάλιστα κατοχυρώνεται πλέον με ειδική ρύθμιση. Καταρχάς εμπίπτουν στην παρούσα ρύθμιση τα πλοία που δρομολογούνται, βάσει του Κώδικα νομοθεσίας θαλασσίων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών (ν. 4948/2022, Α' 125), καθώς και τα πλοία των οποίων η δραστηριοποίηση προϋποθέτει την έκδοση εγγράφου εθνικότητας. Εμπίπτουν επίσης οι κατηγορίες πλοίων που ορίζονται (και αναθεωρούνται) από τη Διοίκηση, με γνώμονα την οργάνωση του ναυτιλιακού κλάδου, την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις ανάγκες της εθνικής οικονομίας. Η προσκόμιση του πιστοποιητικού διαγραφής από το αλλοδαπό νηολόγιο υπηρετεί την ασφάλεια δικαίου ως προς το καθεστώς και τα τυχόν βάρη επί του πλοίου. Η πρόβλεψη μιας τέτοιας υποχρέωσης ως προϋπόθεσης εγγραφής στο νηολόγιο, αν και περιλαμβάνεται ήδη μεμονωμένα σε ορισμένες διμερείς συμφωνίες της χώρας μας και θα είχε ενδεχομένως το πλεονέκτημα της μεγαλύτερης ασφάλειας, ωστόσο δεν

	προκρίθηκε διότι ενέχει στην πράξη έντονο τον κίνδυνο καθυστέρησης. Με τη νέα ρύθμιση της παρ. 5 προβλέπεται η προσκόμιση του πιστοποιητικού διαγραφής ως επακόλουθη υποχρέωση του πλοιοκτήτη. Η γενική αυτή πρόβλεψη στοχεύει να λειτουργήσει προληπτικά, αποσαφηνίζοντας το ισχύον πλαίσιο και βελτιώνοντας σε ένα βαθμό την ασφάλεια δικαίου. Πρόκειται στην ουσία περί βάρους, που παρέχει στην αρμόδια λιμενική αρχή το δικαίωμα αναζήτησης.
Άρθρο 4	Με το προτεινόμενο άρθρο 4 επιχειρείται η συστηματοποίηση των διατάξεων που αφορούν στην τήρηση δημοσιότητας για τα πλοία καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων, τα οποία δεν υπόκεινται σε νηολόγηση. Ταυτόχρονα αποτυπώνεται ως ρύθμιση, αρμονικά συνδεόμενη με το πλαίσιο του νέου ΚΙΝΔ, η υφισταμένη πρακτική της Διοίκησης σχετικά με την εγγραφή μικρών σκαφών στο προβλεπόμενο βιβλίο των οικείων λιμενικών αρχών (με νομοθετικό έρεισμα το άρθρο 156 ΚΔΝΔ). Έτσι, τα πλοία που δεν νηολογούνται κατά τη γενική ρύθμιση της παρ. 1 του άρθρου 3 και την εξαιρετική ρύθμιση της παρ. 4 του ίδιου άρθρου, εγγράφονται (μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος) σε ειδικό δημόσιο βιβλίο μικρών πλοίων, κατά κατηγορίες που προσδιορίζονται από τη Διοίκηση. Το εν λόγω βιβλίο αποτελεί διοικητική συνέχεια του υφιστάμενου βιβλίου εγγραφής μικρών σκαφών (Β.Ε.Μ.Σ.) που τηρείται στο σύνολο των λιμενικών αρχών, με τη διαφορά ότι τα εγγραφόμενα πλοία θα υπόκεινται σε καταμέτρηση. Στο βιβλίο αυτό μπορούν να συνεχίσουν να εγγράφονται, σε χωριστή κατηγορία, και τα πλωτά μέσα, που δεν συνιστούν πλοία κατά την έννοια του άρθρου 1 και δεν είναι δεκτικά καταμέτρησης, προς διασφάλιση της δημοσιότητας και ενίσχυση της διαφάνειας.
Άρθρο 5	Το καθεστώς των πλωτών/στατικών/βοηθητικών ναυπηγημάτων είναι σήμερα αποσπασματικό και εν πολλοίς αλληλεπικαλυπτόμενο. Διαμορφώθηκε προοδευτικά μετά την υιοθέτηση του ΚΙΝΔ και μέχρι σήμερα, με σειρά στοχευμένων, ανά συγκεκριμένες κατηγορίες ναυπηγημάτων, διατάξεων, με μεταβαλλόμενο το εύρος του πεδίου εφαρμογής του ΚΙΝΔ. Με την παρ. 1 εισάγεται η υποχρέωση καταχώρισης στο νηολόγιο του συνόλου των στατικών ναυπηγημάτων, ενώ στην παρ. 2 προβλέπεται η τήρηση ειδικού νηολογίου, στο οποίο καταχωρίζονται ειδικής κατηγορίας στατικά ναυπηγήματα (ιδίως προοριζόμενα για εργασίες έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων). Στο ειδικό νηολόγιο της παρ. 2 εγγράφονται και οι πλωτοί σταθμοί παραλαβής, αποθήκευσης και επαναεριοποίησης φυσικού αερίου (παρ. 1 άρθρου 267 ν. 4555/2018, Α' 133) που είναι μόνιμα αγκυροβολημένοι μέσα στο νερό σε μια εγκατάσταση σύνδεσης. Για τα στοιχεία που υποχρεωτικώς πρέπει να περιλαμβάνονται στην πράξη νηολόγησης στατικού ναυπηγήματος προβλέπεται στην παρ. 3 η αναλογική εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 3 που αναφέρεται στο περιεχόμενο της πράξης νηολόγησης πλοίου. Στο δεύτερο εδάφιο της ως άνω παραγράφου προβλέπεται ότι με βάση την πράξη της νηολόγησης εκδίδεται έγγραφο εθνικότητας του ναυπηγήματος.
Άρθρο 6	Για τη νηολόγηση ναυπηγούμενου ή μέλλοντος να ναυπηγηθεί πλοίου προσάγεται η οριστική σύμβαση για τη ναυπήγησή του που περιέχει τα αναφερόμενα στην παρ. 2 στοιχεία ή έγγραφη δήλωση εκείνου που διατηρεί ναυπηγική επιχείρηση στην Ελλάδα ότι αποφάσισε την κατασκευή πλοίου για λογαριασμό του. Τα στοιχεία που υποχρεωτικώς πρέπει να περιλαμβάνονται στην πράξη νηολόγησης αναφέρονται στην παρ. 3 και αποτελούν στοιχεία εξατομίκευσης του ναυπηγούμενου πλοίου. Στην παρ. 4

	προβλέπεται ότι τα υπό ναυπήγηση πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 (καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων) δεν εγγράφονται στο προβλεπόμενο στο άρθρο αυτό ειδικό βιβλίο.
Άρθρο 7	Για την εξασφάλιση συστηματικής ενότητας, η παρ. 1 προβλέπει την τήρηση από την αρμόδια λιμενική αρχή των -εκτός του βιβλίου του νηολογίου- αναγκαίων διακριτών βιβλίων για την καταχώριση των υποθηκών και κατασχέσεων επί νηολογούμενων πλοίων και στατικών ναυπηγημάτων. Προβλέπεται επίσης η τήρηση χωριστού βιβλίου κατασχέσεων για τα αλλοδαπά πλοία, όπως συμβαίνει ήδη με βάση τη διοικητική πρακτική. Στην παρ. 2 προβλέπεται αναγκαίως ότι οι υφιστάμενες σε διάφορα νομοθετήματα διατάξεις για την τήρηση των νηολογίων, καθώς και των βιβλίων της παρ. 1, εφαρμόζονται στην άλλη κατηγορία των ρυθμιζόμενων από τον παρόντα Κώδικα κατασκευών, δηλαδή στα στατικά ναυπηγήματα.
Άρθρο 8	Πρόκειται περί νέας ρύθμισης που συστηματοποιεί τα στοιχεία που υποβάλλονται σε δημοσιότητα (συστατική ή δηλωτική, ανάλογα με την πρόβλεψη στην οικεία διάταξη), όσον αφορά στο καθεστώς του πλοίου, τα δικαιώματα και τα βάρη επ' αυτού. Υποβάλλονται για πρώτη φορά σε δημοσιότητα ορισμένες πράξεις (όπως οι αγωγές διεκδίκησης), ενώ άλλες που προβλέφθηκαν σε άλλα νομοθετήματα (όπως η έναρξη διασυνοριακής διαδικασίας αφερεγγυότητας), προβλέπονται ρητά και στο καθ' ύλην κατάλληλο νομοθέτημα. Στην παρ. 2 ρυθμίζεται η καταχώριση στο ειδικό βιβλίο του άρθρου 4 των διεκδικητικών αγωγών και των συντηρητικών και αναγκαστικών κατασχέσεων επί πλοίων με καθαρή χωρητικότητα κάτω των δέκα (10) κόρων. Μέχρι σήμερα οι κατασχέσεις αυτές καταχωρίζονται στα βιβλία κατασχέσεων του ειρηνοδικείου για τα κινητά (άρθρο 953 ΚΠολΔ), χωρίς ενημέρωση των λιμενικών αρχών. Στο ίδιο βιβλίο καταχωρίζονται οι υποθήκες που συστήνονται επί των λόγω πλοίων, δυνάμει των άρθρων 18 έως 41 του παρόντος. Η ενίσχυση της δημοσιότητας υπηρετεί την προστασία των τρίτων και την ασφάλεια δικαίου. Για τον σκοπό αυτό, η πρόσβαση στα δημόσια βιβλία που τηρούνται από τις λιμενικές αρχές είναι πλήρης. Η πρόσβαση όμως στον φάκελο κάθε πλοίου και η λήψη αντιγράφων από αυτό επιτρέπεται μόνο στα πρόσωπα που δικαιολογούν έννομο συμφέρον.
Άρθρο 9	Το αρχείο στις αρμόδιες λιμενικές αρχές τηρείται ακόμη σε φυσική μορφή, οι δε καταχωρίσεις στο νηολόγιο γίνονται χειρόγραφα. Δεδομένης της σημασίας της εξασφαλιζόμενης δημοσιότητας, η αξιοποίηση της τεχνολογίας συνιστά εν προκειμένω άμεση ανάγκη. Προς τούτο στις παρ. 1 και 2 προβλέπεται η δυνατότητα: α) τήρησης σε ηλεκτρονική μορφή των σχετικών βιβλίων, β) ηλεκτρονικής υποβολής στις λιμενικές αρχές έγγραφων, που αφορούν στη διενέργεια πράξεων και εγγραφών στα τηρούμενα από αυτές βιβλία, εφόσον φέρουν προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή. Στην παρ. 3 προβλέπεται ότι οι αρχές αυτές μπορούν να χορηγούν σε ψηφιακή μορφή πιστοποιητικά, βεβαιώσεις ή άλλα έγγραφα που έχουν την ίδια ισχύ με τα εκδιδόμενα σε έγχαρτη μορφή, ενώ με την παρ. 4 παρέχεται η δυνατότητα εκδόσεως έγγραφου εθνικότητας πλοίου και στατικού ναυπηγήματος σε ηλεκτρονική μορφή μέσω του τηρούμενου ηλεκτρονικού αρχείου.
Άρθρο 10	Με το προτεινόμενο άρθρο παρέχεται η δυνατότητα στην τηρούσα, το νηολόγιο και τα λοιπά βιβλία, Αρχή, να τηρεί (ηλεκτρονικά) αρχεία των εγγράφων, τα οποία εκδίδει,

	κατέχει ή διακινεί και σχετίζονται με την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Προβλέπεται δε η διαδικασία αναζήτησης των πληροφοριών από το ηλεκτρονικό αρχείο και τίθεται ως προϋπόθεση λειτουργίας του αρχείου η εγγύηση για την πιστότητα, καθώς και η ασφάλεια των δεδομένων και των πληροφοριών, που περιέχονται στα τηρούμενα έγγραφα.
Άρθρο 11	Στους πρωτότυπους τρόπους κτήσης της κυριότητας πλοίου και στατικού ναυπηγήματος με βάση κανόνες του ιδιωτικού δικαίου υπάγονται η ναυπήγηση και η χρησικτησία. Στη ναυπήγηση κατ' οικονομία, ο ναυπηγός καθίσταται κύριος του νέου πλοίου, διότι η εκ μέρους του επεξεργασία ή και μετάπλαση ιδιόκτητων υλικών για την κατασκευή του πλοίου μεταβάλλει απλά το αντικείμενο της κυριότητάς του, η οποία και αφορά εφεξής στο παραγόμενο με την επεξεργασία νέο πράγμα (πλοίο). Στη ναυπήγηση κατά παραγγελία, ο ναυπηγός εκτελεί το έργο της κατασκευής πλοίου όχι για δικό του λογαριασμό, αλλά για λογαριασμό ορισμένου άλλου προσώπου. Η από μέρους του ναυπηγού εκτέλεση του έργου της ναυπήγησης αποτελεί εκπλήρωση υποχρέωσης που έχει αναλάβει με βάση ορισμένη σύμβαση, τη σύμβαση ναυπήγησης, έναντι ορισμένου άλλου προσώπου, του παραγγελέα. Η ρύθμιση της παρ. 1 αξιώνει τη σύνταξη εγγράφου ως συστατικού στοιχείου της σύμβασης ναυπήγησης, επειδή οι βουλήσεις των μερών πρέπει να συμπέσουν σε μεγάλο αριθμό λεπτομερειακά ρυθμιζόμενων θεμάτων. Στην πράξη συντάσσεται σχεδόν πάντοτε έγγραφο, ενώ οι πιο σημαντικές ενώσεις ναυπηγικών επιχειρήσεων, έχουν καταρτίσει ήδη πρότυπες συμβάσεις ναυπήγησης, των οποίων και κάνουν χρήση τα μέλη τους. Στη ναυπήγηση κατά παραγγελία, η κυριότητα του πλοίου κατά τη διάρκεια της κατασκευής του και μετά την ολοκλήρωσή αυτής, έχει σημασία για τον ναυπηγό και για τον παραγγελέα, καθώς και για τους δανειστές καθενός από αυτούς. Ανεξάρτητα από το πρόσωπο που χορηγεί την ύλη, ο ναυπηγός και ο παραγγελέας διακινδυνεύουν σημαντικά κεφάλαια. Αν δεν υπάρχει πρόβλεψη στη σύμβαση ναυπήγησης ή στη ναυπήγηση κατ' οικονομία, ο ναυπηγός καθίσταται πρωτότυπα κύριος του ναυπηγούμενου πλοίου. Η σχετική ρύθμιση της παρ. 2 είναι ενδοτικού δικαίου και τα μέρη έχουν την ευχέρεια να συμφωνήσουν την παράδοση και μεταβίβαση της κυριότητας του κατασκευαζόμενου πλοίου στον παραγγελέα κατά τμήματα και σε συνάρτηση με την εκ μέρους του τελευταίου προμήθεια των απαιτούμενων για τη ναυπήγηση υλικών ή τις πραγματοποιούμενες απ' αυτόν πληρωμές. Με την παρ. 3 ορίζεται ότι η νηολόγηση του ναυπηγούμενου πλοίου γίνεται στο όνομα του κυρίου, αν αυτός καθορίζεται στη σύμβαση ναυπήγησης.
Άρθρο 12	Για τη μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου, πρέπει αυτός που μεταβιβάζει την κυριότητα, να είναι κύριος του πλοίου και να έχει ικανότητα να το εκποιήσει. Επίσης, πρέπει να υφίσταται συμφωνία για τη μεταβίβαση της κυριότητας. Η ρύθμιση επιτάσσει την έγγραφη κατάρτιση της εμπράγματης σύμβασης μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου. Το έγγραφο ορίζεται ως συστατικό στοιχείο της σύμβασης και είναι είτε ιδιωτικό, είτε συμβολαιογραφικό, ανάλογα με τη νόμιμη αιτία της μεταβίβασης. Εξάλλου, το πλοίο μεταβιβάζεται κατά τρόπο όμοιο με το ακίνητο. Και επειδή δεν νοείται κτήση ακινήτου από μη κύριο, έπεται ότι δεν νοείται και κτήση πλοίου από μη κύριο. Το άρθρο 1036 του Αστικού Κώδικα (ΑΚ, π.δ. 456/1984, Α' 164) δεν έχει εφαρμογή, ώστε ο καλόπιστος τρίτος δεν αποκτά κυριότητα, όταν αυτός που

	μεταβιβάζει δεν είναι κύριος του πλοίου. Για την προστασία των καλόπιστων συναλλασσόμενων με τον ανακριβώς εμφαινόμενο στο νηολόγιο ως κύριο του πλοίου θεσπίζεται η διάταξη του δευτέρου εδαφίου της παρ. 1, κατά την οποία δεν είναι δυνατή η καλόπιστη κτήση κυριότητας πλοίου από τον μεταβιβάζοντα μη κύριο. Η καλή πίστη του αποκτώντος ως προς την κυριότητα του μεταβιβάζοντος δεν αποτελεί ικανό όρο για την κτήση αυτής. Προστασία στον αποκτώντα πρωτότυπα την κυριότητα πλοίου από μη κύριο παρέχεται με τις διατάξεις της τακτικής και έκτακτης χρησικτησίας, κατά το άρθρο 14. Επίσης, ορίζεται ότι η αποδοχή της πρότασης μπορεί να γίνει και με χωριστό έγγραφο, ενώ προβλέπεται ότι στην περίπτωση που κάποιο από τα συντασσόμενα σχετικά έγγραφα έχει καταρτισθεί στην αλλοδαπή απαιτείται η προσήκουσα θεώρηση, δηλαδή να θεωρηθεί από την ελληνική προξενική αρχή ή να γίνει επισημείωση σ' αυτό, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση της Χάγης του 1961. Περαιτέρω, ως προϋπόθεση έγκυρης μεταβίβασης τίθεται η καταχώριση της εμπράγματης συμφωνίας στο νηολόγιο, η οποία αποτελεί συστατικό όρο για τη μετάθεση της κυριότητας. Επομένως, αν δεν γίνει καταχώριση στο νηολόγιο, δεν επέρχεται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου. Η αποδοχή της πρότασης για τη μεταβίβαση μπορεί να γίνει και με χωριστό έγγραφο, το οποίο καταχωρίζεται στο νηολόγιο. Στις εμπράγματες σχέσεις των στατικών ναυπηγημάτων εφαρμόζονται οι αυτές διατάξεις, κατά τη γενική πρόβλεψη της παρ. 2 του άρθρου 2, απαιτείται δε για το έγκυρο της μεταβίβασης της κυριότητας αυτών η καταχώριση στο νηολόγιο, κατά τις διακρίσεις του άρθρου 5. Στα λοιπά πλωτά μέσα, τα οποία δεν εμπίπτουν στην έννοια του πλοίου, κατά τα προεκτεθέντα, εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις για τα κινητά πράγματα. Σχετικώς με την παρ. 5, κατά τη ρητή πρόβλεψη του τρίτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 992 ΚΠολΔ, το πλοίο κατάσχεται κατά τη διαδικασία της κατάσχεσης ακινήτων. Ο πλειστηριασμός αποτελεί λόγο παράγωγης κτήσης κυριότητας επί του πλειστηριασθέντος πλοίου. Ο υπερθεματιστής, ως ειδικός διάδοχος του καθ' ου η εκτέλεση, αποκτά το δικαίωμα κυριότητας που έχει ο τελευταίος στο πλειστηριασθέν (δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 1005 ΚΠολΔ). Αν ο καθ' ου η εκτέλεση δεν έχει κυριότητα στο πλειστηριασθέν, ο υπερθεματιστής δεν αποκτά καμιά κυριότητα επί αυτού. Έχει, υπό προϋποθέσεις, τις αξιώσεις και τα δικαιώματα λόγω νομικού ελαττώματος στο πλειστηριασθέν, κατά του επισπεύδοντος την εκτέλεση (δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 1017 ΚΠολΔ). Αντιστοίχως η εγγραφή στο νηολόγιο της εκποίησης ενός πλοίου από μη κύριο προς τρίτο δεν θεραπεύει την έλλειψη κυριότητας εκ μέρους του μεταβιβάζοντος και επομένως δεν καθιστά κύριο τον εμφανιζόμενο ως αποκτήσαντα την κυριότητα του πλοίου. Η εγγραφή στο νηολόγιο δεν έχει δημιουργική του δικαιώματος συνέπεια.
Άρθρο 13	Το ναυπηγούμενο είναι δυνατό να μεταβιβαστεί κατά κυριότητα πριν αποπερατωθεί η ναυπήγησή του. Προκειμένου όμως να μεταβιβασθεί, απαιτείται να προβλέπεται ότι το ναυπηγούμενο θα είναι κατά την αποπεράτωσή του πλοίο, και να έχει προηγουμένως νηολογηθεί κατά τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 6. Εάν το ναυπηγούμενο πλοίο δεν έχει νηολογηθεί, αποτελεί κινητό, του οποίου η μεταβίβαση ρυθμίζεται από το κοινό δίκαιο.
Άρθρο 14	Για λόγους συστηματικής ενότητας η ρύθμιση του ισχύοντος άρθρου 292 ΚΙΝΔ

	εντάσσεται στο παρόν κεφάλαιο. Για την απόκτηση πρωτοτύπως της κυριότητας πλοίου με τακτική χρησικτησία πρέπει να συντρέξουν οι ακόλουθοι όροι: νομή του πλοίου, νόμιμος τίτλος, εγγραφή του επικαλούμενου από τον μελλοντικό κύριο τίτλου στο νηολόγιο, καλή πίστη του νομέα του πλοίου και πάροδος του χρόνου τακτικής χρησικτησίας (τριετία). Αντικείμενο της καλής πίστης είναι η κυριότητα του αποκτώντος και όχι του μεταβιβάζοντος. Για την απόκτηση της κυριότητας πλοίου με έκτακτη χρησικτησία η ρύθμιση της παρ. 2 απαιτεί να συντρέξουν τα εξής στοιχεία: νομή του μελλοντικού κυρίου και πάροδος δέκα (10) ετών από την επομένη της απόκτησης της νομής, επιπλέον δε, έκδοση τελεσίδικης δικαστικής απόφασης, περί αναγνώρισης του δικαιώματος κυριότητας και καταχώριση της απόφασης αυτής στο νηολόγιο. Η εν λόγω καταχώριση έχει συστατικό χαρακτήρα και η αναγνώριση (μετάθεση) της κυριότητας στον χρησιδεσπόσαντα επέρχεται μόνο δι' αυτής και από του χρόνου συντελέσεώς της. Σκοπείται κατ' αυτόν τον τρόπο η προστασία των τρίτων ενδιαφερομένων - συναλλασσόμενων - και η εξασφάλιση του εφαρμοζόμενου συστήματος τηρήσεως δημοσιότητας. Για τα λοιπά ζητήματα της χρησικτησίας πλοίων, όπως της διακοπής, της αναστολής, της διαδοχής στη χρησικτησία, εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι σχετικές ρυθμίσεις του ΑΚ.
Άρθρο 15	Σύμφωνα με τις διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 15 και εφαρμόζονται αναλογικά, καταχωρίζονται στο νηολόγιο οι δωρεές αιτία θανάτου, με τις οποίες συνιστάται, μετατίθεται και καταργείται εμπράγματο δικαίωμα σε πλοίο, η αποδοχή κληρονομίας ή κληροδοσίας, το κληρονομητήριο που περιέχει ιδίως εγκατάσταση κληρονόμου σε πλοίο και η έκθεση για τον καθορισμό της ταυτότητας του πλοίου, που υπογράφεται από αυτόν που ζητεί την καταχώριση. Επίσης, επέρχεται η μεταβίβαση της κυριότητας ή άλλου εμπράγματου δικαιώματος του πλοίου στον κληρονόμο ή στον κληροδόχο από την καταχώριση στο νηολόγιο, εφόσον δε πρόκειται για κληρονομία ή κληροδοσία, ανατρέχει στον θάνατο του κληρονομουμένου. Περαιτέρω, στο νηολόγιο καταχωρίζονται, κατ' ανάλογη εφαρμογή, οι κατακυρώσεις κυριότητας ή εμπράγματου δικαιώματος σε πλοίο, οι τελεσίδικες δικαστικές αποφάσεις, που περιέχουν καταδίκη σε δήλωση βούλησης για εμπράγματη δικαιοπραξία σε πλοίο, εκείνες με τις οποίες αναγνωρίζεται κυριότητα, εκείνες με τις οποίες κηρύχθηκε άκυρη δικαιοπραξία, καθώς και εκείνες με τις οποίες ακυρώθηκε καταχωρισθείσα στο νηολόγιο σύμβαση, που αφορά σε πλοίο.
Άρθρο 16	Στην παρ. 1 διατηρείται ο ισχύων κανόνας για το εφαρμοστέο δίκαιο επί της κυριότητας στο πλοίο, ήτοι το δίκαιο της σημαίας. Στην παρ. 2 ορίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο που διέπει την κυριότητα επί πλοίου στην περίπτωση αλλαγής σημαίας τούτου, ήτοι το δίκαιο της πολιτείας, της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο κατά τον χρόνο της μεταβίβασης ή της επιβολής αναγκαστικής κατάσχεσης. Έτσι δημιουργείται ασφάλεια δικαίου και αποφεύγονται οι καταστρατηγήσεις επιλογής δικαίου σε περίπτωση αλλαγής ή διαδοχικών αλλαγών σημαίας. Σταθερό σημείο για τη διερεύνηση υπάρξεως κυριότητας πλοίου αποτελεί το δίκαιο πριν από την επελθούσα μεταβολή σημαίας. Με το δίκαιο αυτό θα κριθεί η εγκυρότητα της κτήσεως της κυριότητας του πλοίου από τον αποκτώντα, είτε συμβατικώς, είτε κατόπιν αναγκαστικού πλειστηριασμού. Στην παρ. 3 ορίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο στα μη νηολογούμενα πλοία.
Άρθρο 17	Με το άρθρο 17 αποκρυσταλλώνεται ο κλειστός αριθμός των εμπράγματων δικαιωμάτων επί πλοίου, τα οποία εξασφαλίζουν με εμπράγματη ισχύ χρηματικές ή

	αποτιμητές σε χρήμα απαιτήσεις, είτε με τη βούληση των μερών, είτε εκ του νόμου.
Άρθρο 18	Με τις παρ. 1 και 2 οριοθετούνται οι έννοιες των εμπράγματων δικαιωμάτων της απλής και της προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης. Δεν κρίθηκε αναγκαία η παράθεση ορισμών, καθώς τα ισχύοντα στο κοινό δίκαιο προσδίδουν επαρκές περιεχόμενο στην απλή υποθήκη, ενώ για την προτιμώμενη, συστατικό στοιχείο είναι η συμφωνία παροχής πλειόνων δικαιωμάτων εξασφάλισης υπέρ του ενυπόθηκου δανειστή, με ειδοποιό διαφορά το δικαίωμα ανάληψης της εκμετάλλευσης του ενυπόθηκου πλοίου (βλ. και άρθρο 26). Σ' αυτό το σημείο να επισημανθεί ότι ο όρος «διαχείριση» που προβλεπόταν στο ν.δ. 3899/1958, μετά την εισαγωγή της έννοιας του «διαχειριστή» στον νέο ΚΙΝΔ, κρίνεται πλέον απρόσφορος και εγκαταλείπεται έναντι του δογματικά ορθότερου «εκμετάλλευση». Ο περιορισμός της ολικής χωρητικότητας (ίσης ή ανώτερης των πεντακοσίων [500] κόρων) διατηρείται στην προτιμώμενη υποθήκη με δυνατότητα επέκτασης σε πλοία ελάσσονος χωρητικότητας, κατόπιν έκδοσης προεδρικού διατάγματος. Στην παρ. 3 καθορίζεται το εύρος εξασφάλισης της απαίτησης, η οποία καλύπτει το κεφάλαιο, τους τόκους και τις τυχόν δαπάνες, εφόσον συμφωνηθούν. Με την παρ. 4 επεκτείνεται η δυνατότητα συνομολόγησης ναυτικής υποθήκης (απλής και προτιμώμενης) σε ναυπηγούμενο πλοίο. Στην παρ. 5 τίθεται απαγόρευση σύστασης συμβατικού ενεχύρου σε πλοίο με την έννοια του παρόντος (άρθρο 1).
Άρθρο 19	Με το προτεινόμενο άρθρο αποτυπώνεται ισχύον δίκαιο ως προς τη δυνατότητα συνομολόγησης ναυτικής υποθήκης σε ιδανικό μέρος πλοίου μόνο για απλή και όχι για προτιμώμενη υποθήκη. Στις παρ. 2 έως 4 περιέχονται ρυθμίσεις σχετικά με την παραχώρηση ναυτικής υποθήκης σε πλοίο που τελεί υπό συμπλοιοκτησία. Αρμόδιο για την έκδοση δικαστικής απόφασης στην περίπτωση της παρ. 3 είναι το μονομελές πρωτοδικείο, ενώ η κατά τόπο αρμοδιότητα καθορίζεται από το άρθρο 58. Η ισχύουσα ρύθμιση περί του επιτρεπτού παραχώρησης υποθήκης στη χωρισθείσα επικαρπία πλοίου μόνο στην απλή και όχι στην προτιμώμενη υποθήκη περιλαμβάνεται στην παρ. 5. Η ρύθμιση της παρ. 5 απηχεί την ήδη παγιωμένη θέση περί του επιτρεπτού παραχώρησης υποθήκης στην χωρισθείσα κατά το κοινό δίκαιο επικαρπία πλοίου μόνο στην απλή και όχι στην προτιμώμενη υποθήκη.
Άρθρο 20	Το άρθρο 20 επικυρώνει την πάγια αρχή ότι τίτλο για τη ναυτική υποθήκη μπορεί να παράσχει αποκλειστικά η ιδιωτική βούληση, αποκλειομένων των λοιπών δυνατοτήτων που παρέχει το κοινό δίκαιο.
Άρθρο 21	Με το προτεινόμενο άρθρο (όπως και με το άρθρο 22) αποτυπώνονται ισχύουσες ρυθμίσεις ως προς τον απαιτούμενο τύπο για την έγκυρη συνομολόγηση απλής και προτιμώμενης υποθήκης. Η δήλωση πρέπει να περιέχει, εκτός από τα απαιτούμενα σύμφωνα με το κοινό δίκαιο στοιχεία, και αυτά που αναφέρονται ρητά στην παρ. 2. Στην παρ. 4 παρέχεται πρόσθετη δυνατότητα επίδοσης εγγράφων σχετικών με την υποθήκη και στον νηολόγο, καθώς εκεί τηρείται η υποθηκική μερίδα του πλοίου, ώστε να λαμβάνει γνώση ακόμη και ο κύριος του πλοίου σε περίπτωση που δεν έχει διορισθεί αντίκλητος ή η εξουσία του έχει παύσει για οποιαδήποτε αιτία. Οι διατάξεις εναρμονίζονται με τη δημοσιότητα που εισάγεται στον νέο ΚΙΝΔ.
Άρθρο 22	Με το προτεινόμενο άρθρο αποδίδεται ισχύουσα ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία το δικαίωμα για απόκτηση προτιμώμενης υποθήκης παρέχεται με σύμβαση, περιβαλλόμενη τον συμβολαιογραφικό τύπο στην ημεδαπή ή τον απαιτούμενο τύπο

	του τόπου κατάρτισης. Ως προς τα περιεχόμενα στη σύμβαση στοιχεία, εφαρμόζεται η παρ. 2 του άρθρου 21.
Άρθρο 23	Με το προτεινόμενο άρθρο 23 εισάγεται η προϋπόθεση καταχώρισης της υποθήκης στο ναυτικό υποθηκολόγιο, καθιστώντας την εν λόγω δημοσιότητα συστατική. Καταργείται η τήρηση βιβλίου υποθηκών επί του πλοίου, η οποία αντικαθίσταται από την υποχρέωση τήρησης αντιγράφου της υποθηκικής σύμβασης ή του συμβολαίου από τον πλοίαρχο. Η ισχύουσα διάταξη θεωρείται παρωχημένη λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, ωστόσο η τήρηση απλού αντιγράφου καθίσταται χρήσιμο αποδεικτικό στοιχείο εντός του πλοίου, ιδίως όταν πρόκειται να δοθεί πίστωση από συναλλασσόμενους ευκαιριακά με το πλοίο (λ.χ. πάροχοι καυσίμων).
Άρθρο 24	Η προσήκουσα εγγραφή κατ' άρθρο 23 επιφέρει τις εξής συνέπειες: (α) Καθορίζεται η τάξη της ναυτικής υποθήκης, σύμφωνα με την αρχή που ισχύει στα εμπράγματα δικαιώματα *prior tempore potior jure*, (β) ως προς την εναλλαγή υποθηκικής τάξης, ο α.ν. 612/1968 (Α' 261) εξακολουθεί να τυγχάνει αναλογικής εφαρμογής στα πλοία, (γ) η σειρά εγγραφής στο βιβλίο υποθηκών είναι ενιαία, δηλαδή αφορά, είτε σε απλές είτε σε προτιμώμενες υποθήκες, (δ) σε περίπτωση συρροής εγγραφής υποθηκών, για τον καθορισμό της προτεραιότητας υιοθετείται η επιλογή που περιέχεται στις εγκριτικές πράξεις που εκδίδονται κατ' άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953, δηλαδή κρίσιμη είναι η ώρα υποβολής της αίτησης εγγραφής εντός της ίδιας ημέρας. Η ρύθμιση αφίσταται του κοινού δικαίου (βλ. άρθρο 1301 ΑΚ), το οποίο προβλέπει ότι οι υποθήκες που έχουν υποβληθεί την ίδια ημέρα λαμβάνουν την ίδια τάξη και τυγχάνουν σύμμετρης ικανοποίησης.
Άρθρο 25	Με το προτεινόμενο άρθρο 25 αποτυπώνεται η θεμελιώδης υποχρέωση μεταχείρισης και εκμετάλλευσης του ενυπόθηκου πλοίου, ενόσω είναι βεβαρημένο, με επιμέλεια και σύμφωνα με τους κανόνες της τακτικής εκμετάλλευσης. Η σημασία της ρύθμισης καταδεικνύεται, ιδίως, όταν την υποθήκη παρέχει πρόσωπο άλλο από τον οφειλέτη. Σ' αυτήν την περίπτωση επιβάλλεται αυτοτελής υποχρέωση στον εκάστοτε παραχωρούντα, είτε πρόκειται για πλοιοκτήτη, είτε για απλό κύριο, εφόσον παραχώρησε ναυτική υποθήκη υπέρ του οφειλέτη, αλλά και για τρίτο πρόσωπο, το οποίο δυνάμει έννομης σχέσης με τον κύριο του πλοίου, έχει τη χρήση ή άλλες εξουσίες στο πλοίο. Η υποχρέωση είναι αγώγιμη και η παραβίαση μπορεί να αποτελέσει θεμέλιο, είτε για δικαστική συμμόρφωση, είτε για αποζημίωση, καθώς και για καταγγελία της δανειακής σύμβασης.
Άρθρο 26	Στην παρ. 1 του άρθρου 26 εκτίθεται με ενδεικτικό τρόπο η περιπτωσιολογία άσκησης του ιδιαίτερου δικαιώματος της προτιμώμενης υποθήκης. Υιοθετείται έτσι η υποστηριχθείσα άποψη ότι η συνομολόγηση παροχής δικαιώματος ανάληψης εκμετάλλευσης αποτελεί στοιχείο νομοτυπικής μορφής της σύμβασης, δίχως τη συμφωνία του οποίου δεν μπορεί να γίνει λόγος για προτιμώμενη ναυτική υποθήκη. Η παρ. 2 ανακλά ισχύον δίκαιο, με ενδεικτική πρόβλεψη λοιπών δικαιωμάτων του ενυπόθηκου δανειστή που μπορούν να συμφωνηθούν στην προτιμώμενη υποθήκη. Ανάμεσα στα λοιπά δικαιώματα που έγκυρα μπορούν να συμφωνηθούν είναι η ιδιωτική πώληση του πλοίου από τον προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή, η παροχή συναίνεσης του δανειστή στη σύναψη ναύλωσης και η παρακολούθηση από αυτόν των περιοδικών επιθεωρήσεων του πλοίου. Επισημαίνεται ότι οι συμφωνίες που συνομολογούνται κατά τη σύσταση της υποθήκης και πριν το ασφαλιζόμενο χρέος

	καταστεί ληξιπρόθεσμο, με τις οποίες ο οφειλέτης και ο ενυπόθηκος δανειστής συμφωνούν, ότι, αν το χρέος δεν εξοφληθεί εμπρόθεσμα, η κυριότητα του ενυπόθηκου πλοίου θα μετατίθεται αυτοδίκαια στον δανειστή (*lex commissoria*) ή ότι ο κύριος του πλοίου θα υποχρεούται να του το μεταβιβάσει κατά κυριότητα έναντι του χρέους, είναι άκυρες κατά το κοινό δίκαιο (άρθρα 1239 εδάφιο πρώτο και 1291 έως 1293 ΑΚ), καθώς καθιστούν την προτιμώμενη υποθήκη, μορφή μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό αναβλητική αίρεση. Για τον λόγο αυτό δεν κρίθηκε σκόπιμο να απαγγελθεί ρητά η ακυρότητά τους. Με την παρ. 3 διασφαλίζεται η εκτελεστότητα συγκεκριμένων εγγράφων που έχουν συνταχθεί στην αλλοδαπή, ως προς τα δικαιώματα που έχουν συσταθεί κατά το αλλοδαπό δίκαιο, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων που εισάγονται για το ζήτημα με τον Κανονισμό 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).
Άρθρο 27	Με το προτεινόμενο άρθρο 27 τίθεται υποχρέωση τήρησης έγγραφου τύπου ως προς τη δήλωση ανάληψης της εκμετάλλευσης, η οποία πρέπει να επιδίδεται στον οφειλέτη και τον πλοίαρχο, ώστε να γνωρίζει ο τελευταίος ότι εφεξής θα λαμβάνει οδηγίες από τον προτιμώμενο δανειστή. Επιπλέον, η ανάληψη της εκμετάλλευσης πρέπει να γνωστοποιείται, τόσο στο νηολόγιο όσο και στο υποθηκολόγιο (παρ. 1). Στο πρώτο βιβλίο πρέπει να εγγράφεται διότι έχει το ίδιο αποτέλεσμα με την άσκηση εκμετάλλευσης δυνάμει εφοπλισμού, οπότε οι τρίτοι πρέπει να μπορούν να λαμβάνουν γνώση σχετικά με αυτήν από τη μερίδα του πλοίου στο νηολόγιο. Η υποχρέωση εγγραφής στο υποθηκολόγιο υπάρχει και στο ισχύον δίκαιο. Τα ίδια ισχύουν και σε περίπτωση παύσης της εκμετάλλευσης καθ' οιονδήποτε τρόπο (εγγραφή και επίδοση), ενώ σε περίπτωση διαφιλονίκησης σχετικά με την παύση και προσφυγής στα δικαστήρια, στο νηολόγιο εγγράφεται η δικαστική απόφαση περί παύσης (παρ. 3). Διευκρινίζεται ότι, τόσο η ανάληψη, όσο και η παύση εκμετάλλευσης, επιφέρουν συνέπειες έναντι τρίτων μόνο μετά την εγγραφή τους στα δημόσια βιβλία (παρ. 4). Σημειώνεται ότι με την παρ. 2 που προβλέπει την ολοκλήρωση του πλου, διαρκούντος του οποίου αναλήφθηκε η εκμετάλλευση από τον προτιμώμενο δανειστή, επέρχονται δύο συνέπειες. Αφενός μεν αίρεται κάθε αμφιβολία ότι είναι έγκυρη και μη καταχρηστική η δήλωση ανάληψης της εκμετάλλευσης εν μέσω εκτελούμενου πλου, αφετέρου δε επιβάλλεται υποχρέωση ολοκλήρωσης του πλου από τον προτιμώμενο δανειστή, ώστε να μην ματαιώνεται η άφιξη του πλοίου και, συνακόλουθα, η παράδοση του φορτίου στον αρχικά συμφωνηθέντα λιμένα. Με την παρ. 5 λύεται πλέον η αμφιγνωμία ως προς την επιδίωξη του δικαιώματος σε περίπτωση μη εκούσιας συμμόρφωσης. Πρόκειται για μορφή άμεσης αναγκαστικής εκτέλεσης, η οποία εκκινεί με την προδικασία της επίδοσης επιταγής προς εκτέλεση. Μέχρι την επίσπευση εκτέλεσης, και ενόψει του γεγονότος, ότι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων το πλοίο θα ναυλοχεί εκτός ελληνικών χωρικών υδάτων, παρέχεται «ενδιάμεσο ουσιαστικό δίκαιο» με τη δυνατότητα προσφυγής σε προσωρινή ρύθμιση κατάστασης ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου νηολόγησης του πλοίου. Η εκτέλεση της απόφασης σε λιμένα της αλλοδαπής θα υπόκειται στο εκεί δικονομικό διεθνές δίκαιο.
Άρθρο 28	Με το προτεινόμενο άρθρο 28 τίθεται ο θεμελιώδης περιορισμός, ότι η εκμετάλλευση του πλοίου από τον προτιμώμενο δανειστή αφορά αποκλειστικά στην εκμετάλλευση

	αυτού προς τον σκοπό της είσπραξης της απαίτησης. Ενόσω ασκείται νόμιμα η εκμετάλλευση, καθορίζεται το εύρος της εξουσίας του προτιμώμενου δανειστή, ως προς τις ενέργειες και δικαιοπραξίες που μπορούν να συναφθούν από αυτόν, δηλαδή πρέπει να είναι συμφυείς με την επιμελή εκμετάλλευση του πλοίου και υπό το φως των τρεχουσών επικρατουσών οικονομικών συνθηκών της ναυλαγοράς. Δεν κρίθηκε σκόπιμο να τεθεί χρονικό όριο άσκησης της εκμετάλλευσης έως ένα (1) έτος, όπως στο ισχύον δίκαιο, καθώς η ρύθμιση απηχούσε παλαιότερες αντιλήψεις, οι οποίες δεν δικαιολογούνται από τις κρατούσες συνθήκες της ναυτιλίας. Σε κάθε περίπτωση, τυχόν υπέρμετρη δέσμευση του πλοίου θα μπορούσε να αναχαιτισθεί ενώπιον δικαστηρίου.
Άρθρο 29	Με την παρ. 1 του άρθρου 29 διευκρινίζεται ότι όλα τα εισπραττόμενα από την εκμετάλλευση ποσά (πρόσοδοι), αφού αφαιρεθούν οι δαπάνες, καταλογίζονται στην οφειλή. Περαιτέρω, με την παρ. 2 εισάγεται νόμιμος λόγος υποχρέωσης παροχής λογοδοσίας, η οποία θα διεξαχθεί κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου (άρθρα 303 ΑΚ και 473 έως 477 ΚΠολΔ). Ο δυνητικός χαρακτήρας της ισχύουσας ρύθμισης προκάλεσε αμφισβήτηση, ιδιαίτερα ως προς το αν υποχρεούνταν, να παράσχει τέτοια ο προτιμώμενος δανειστής.
Άρθρο 30	Κατ' ακολουθία των ανωτέρω με το προτεινόμενο άρθρο 39 προβλέπεται ότι αν η οφειλή εξοφληθεί ολοσχερώς, τότε παύει αυτοδίκαια η άσκηση εκμετάλλευσης. Η σημείωση στα οικεία βιβλία της δήλωσης του δανειστή περί εξόφλησης, δυνάμει των παρ. 3 και 4 του άρθρου 27, γίνεται προς γνώση των τρίτων. Με το δεύτερο εδάφιο παρέχεται ρητά δικαίωμα στον οφειλέτη, να αιτηθεί από τον ενυπόθηκο προτιμώμενο δανειστή κάθε οικονομικό στοιχείο που συνδέεται με την εκμετάλλευση του πλοίου και με το οποίο θα μπορούσε να θεμελιωθεί ότι ήδη εξοφλήθηκε η απαίτηση. Το συγκεκριμένο εξώδικο δικαίωμα είναι αυτοτελές έναντι αυτού της λογοδοσίας και είναι αγώγιμο.
Άρθρο 31	Με το προτεινόμενο άρθρο 31 αποτυπώνεται η ουσιώδης αρχή ότι η ενάσκηση του δικαιώματος ανάληψης εκμετάλλευσης δεν αποστερεί από τον προτιμώμενο δανειστή τη μεταγενέστερη ενάσκηση του βασικού δικαιώματος ικανοποίησης της απαίτησης με επίσπευση αναγκαστικής εκτέλεσης στο ενυπόθηκο πλοίο.
Άρθρο 32	Με το προτεινόμενο άρθρο 32 τίθεται η καίρια έννομη συνέπεια από την άσκηση του δικαιώματος ανάληψης της εκμετάλλευσης από έναν προτιμώμενο δανειστή, ως προς τους λοιπούς ενυπόθηκους δανειστές, που προηγούνται κατά την τάξη, οι οποίοι δύνανται, αφού απαιτήσουν την εξόφληση των δικών τους απαιτήσεων, να ασκήσουν τα δικαιώματα που έχουν συμφωνήσει με τον οφειλέτη. Πέραν της επίσπευσης αναγκαστικής εκτέλεσης, θα μπορούσαν να ασκηθούν και άλλα δικαιώματα, συμβατά με τη νομική κατάσταση που έχει δημιουργηθεί, όπως η ιδιωτική πώληση από τον πρώτο πιο επιμελή. Αντίθετα δεν κρίθηκε σκόπιμο να παρασχεθεί για αυτήν την περίπτωση δικαίωμα διορισμού «μεσεγγυούχου» (θεσμός *appointment of receiver*), με σκοπό την εκμετάλλευση του πλοίου για λογαριασμό των λοιπών προγενέστερων κατά τάξη δανειστών, όπως συμβαίνει στο αγγλικό δίκαιο.
Άρθρο 33	Με το προτεινόμενο άρθρο 33 καταστρώνεται το κρίσιμο για την προστασία του περιουσιακού στοιχείου, αυτοτελές δικαίωμα του ενυπόθηκου δανειστή για ασφάλιση του πλοίου, με απώτερο στόχο να ικανοποιηθεί η οφειλή. Ουσιαστικά αποτυπώνεται ισχύον δίκαιο ως προς την ασφάλιση ξένου συμφέροντος, με τη διαφορά ότι πέραν των θαλάσσιων κινδύνων, μπορούν να ασφαλισθούν και οι πολεμικοί κίνδυνοι. Αν το

	ενυπόθηκο πλοίο τελεί υπό ναυπήγηση, τίθεται ο αυτονόητος περιορισμός ότι η ασφαλιστική κάλυψη θα αφορά σε συναφείς με τη ναυπήγηση κινδύνους. Κατά τα άλλα, η κάλυψη μπορεί να αφορά σε αξία του πλοίου μέχρι το εκατό τριάντα τοις εκατό (130%) της υφιστάμενης οφειλής. Εκτός αντίθετης συμβατικής συμφωνίας, η μη καταβολή των ασφαλίστρων από τον οφειλέτη στον δανειστή, που υπέστη τη δαπάνη, συνιστά νόμιμο λόγο αξίωσης άμεσης εξόφλησης της οφειλής. Το ίδιο δικαίωμα παρέχεται, εφόσον το πλοίο καταστεί ολική απώλεια ή έχει υποστεί βλάβες που απομειώνουν ουσιωδώς την αξία του, εκτός αν το συμβάν δεν ανάγεται σε υπαιτιότητα του οφειλέτη και ο τελευταίος παράσχει επαρκή ασφάλεια στον δανειστή. Η επάρκεια καταφάσκεται με αντικειμενική κρίση, λαμβανομένων υπόψη των κρατουσών συνθηκών της αγοράς. Εξάλλου δεν κρίθηκε σκόπιμο να προβλεφθεί ο ρητός αποκλεισμός της εφαρμογής των άρθρων 1284 και 1299 ΑΚ, με τα οποία παρέχεται το προαναφερθέν δικαίωμα ακόμη και όταν το αντικείμενο κινδυνεύει να χειροτερεύσει ή να μειωθεί η αξία του, καθώς η εισαγόμενη ρύθμιση αποτελεί ειδικότερο δίκαιο κατά παραγκωνισμό του κοινού δικαίου. Η επιτυχής – παρά την κριτική από ένα μέρος της θεωρίας - νομοθετική επιλογή για εκ του νόμου επέκταση του ενυπόθηκου δικαιώματος στο ασφάλισμα διατηρείται με ρητό αποκλεισμό της διάταξης του κοινού δικαίου περί κατάταξης σε περίπτωση επέλευσης της ασφαλιστικής περίπτωσης. Η ρύθμιση τελεί σε αρμονία με την αντίστοιχη στα ναυτικά προνόμια και ο δικαιολογητικός λόγος είναι ότι οι εξοπλισμένοι με ναυτικό προνόμιο δεν έχουν καταβάλει ασφάλιστρο, ώστε να διατηρούν αξίωση στο ασφάλισμα. Συναφώς παρέχεται ρητά δικαίωμα ασφάλισης του ιδίου συμφέροντος του ενυπόθηκου δανειστή στο πλοίο.
Άρθρο 34	Το άρθρο 34 αφίσταται της αντίστοιχης υφιστάμενης με την οποία μετά την εγγραφή συντηρητικής ή αναγκαστικής κατάσχεσης πληττόταν με απόλυτη ακυρότητα η εγγραφή ναυτικής υποθήκης. Ειδικότερα, κατά την ορθότερη θέση το άρθρο 199 ΚΙΝΔ είχε επιβιώσει, τόσο της κατάργησης του αντίστοιχου άρθρου 1310 ΑΚ, δυνάμει του άρθρου 53 ΕισΝΚΠολΔ, όσο και της κατάργησης συγκεκριμένων διατάξεων του ΚΙΝΔ δυνάμει του άρθρου 58 ΕισΝΚΠολΔ. Η νέα ρύθμιση τελεί πλέον σε αρμονία με αυτήν που ισχύει στο κοινό δίκαιο (παρ. 3 άρθρου 997 ΚΠολΔ), με την οποία προβλέπεται μόνο ανενέργεια της εγγραφής υπέρ του αναγκαστικώς κατασχόντος και των αναγγελθέντων δανειστών. Η ίδια συνέπεια ισχύει και υπέρ του συντηρητικώς κατασχόντος το πλοίο σύμφωνα με το κοινό δικονομικό δίκαιο (του ΚΠολΔ και όχι της Διεθνούς Σύμβασης Βρυξελλών του 1952, περί συντηρητικής κατάσχεσης θαλασσοπολούντων πλοίων, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4570/1966, Α’ 224).
Άρθρο 35	Το προτεινόμενο άρθρο 35 ενσωματώνει την εξέλιξη που επήλθε μετά την κατάργηση του άρθρου 537 Εμπορικού Νόμου, όπου με την επιφύλαξη των ειδικότερων ρυθμίσεων του ν.δ. 17.7/13.8.1923 (Α’ 224), η παροχή ναυτικής υποθήκης, εντός του προηγουμένου από την ύποπτη περίοδο εξαμήνου, και μέχρι την κήρυξη της πτώχευσης, λογίζεται επιζήμια και ανακαλείται υποχρεωτικά σύμφωνα με την περ. δ) του άρθρου 117 του ν. 4738/2020 (Α’ 207).
Άρθρο 36	Με το προτεινόμενο άρθρο 36, στο οποίο ενσωματώνεται ισχύουσα ρύθμιση, απαγορεύεται η αλλαγή του λιμένα νηολόγησης (μετανηολόγηση) ή η μετονομασία ενυπόθηκου πλοίου, χωρίς έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών. Το νέο όνομα και η έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών καταχωρίζονται στο

	νηολόγιο και το υποθηκολόγιο, με μέριμνα της αρμόδιας λιμενικής αρχής.
Άρθρο 37	Με το προτεινόμενο άρθρο 37, το οποίο αποτυπώνει ισχύον δίκαιο, επιβάλλεται ακυρότητα σε εκποιητική δικαιοπραξία ενυπόθηκου πλοίου, με την οποία επέρχεται απώλεια της ελληνικής ιθαγένειας, εφόσον έγινε χωρίς την έγγραφη συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών.
Άρθρο 38	Με το προτεινόμενο άρθρο 38 διατηρείται η κεφαλαιώδους σημασίας διαχρονικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου ρύθμιση, με την οποία διασφαλίζεται χρονική προτεραιότητα που είχε ναυτική υποθήκη στο αλλοδαπό νηολόγιο και στο ελληνικό νηολόγιο με δύο προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά· αφενός η εγγραφή του βάρους να πραγματοποιηθεί εντός εξήντα (60) ημερών από τη νηολόγηση του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, αφετέρου η αρχική εγγραφή του βάρους να είχε γίνει σε δημόσιο βιβλίο. Η συνδρομή των παραπάνω προϋποθέσεων διασφαλίζει τον χρόνο εγγραφής που είχε το βάρος στο αλλοδαπό νηολόγιο.
Άρθρο 39	Με το προτεινόμενο άρθρο 39 διασφαλίζεται το «αλώβητο» του νομοθετικού πλαισίου των εγκριτικών πράξεων για την εγγραφή προτιμώμενης υποθήκης σε πλοίο χωρητικότητας άνω των χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων, εφόσον επιλεγεί από τα συμβαλλόμενα μέρη.
Άρθρο 40	Με το προτεινόμενο άρθρο 40 ορίζεται ότι για οποιοδήποτε ζήτημα δεν υπάρχει ρητή ρύθμιση στο παρόν κεφάλαιο του Κώδικα, συμπληρωματικής εφαρμογής τυγχάνει το κοινό δίκαιο με αναλογία δικαίου.
Άρθρο 41	Με το προτεινόμενο άρθρο 41 παρέχεται εξουσιοδότηση έκδοσης προεδρικού διατάγματος, ώστε να μπορεί να συμφωνηθεί προτιμώμενη υποθήκη και σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των πεντακοσίων (500) κόρων.
Άρθρο 42	Με το προτεινόμενο άρθρο 42 αποτυπώνονται ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά των ναυτικών προνομίων, όπως είναι η νομογένειά τους, ο παρεπόμενος, ως προς την απαίτηση που εξασφαλίζουν, χαρακτήρας τους, η δύναμη απωθήσεως της υποθήκης και των υποδεέστερης τάξης απαιτήσεων και η αποκλειστικότητα ως προς το αντικείμενό τους, ενώ διευκρινίζεται το πρόσωπο του οφειλέτη της προνομιακής απαίτησης με τρόπο τόσο γενικό, ώστε να καταλαμβάνει τον κύριο του πλοίου που το εκμεταλλεύεται ο ίδιος (πλοιοκτήτη), αλλά και τον εφοπλιστή. Η διάταξη, υιοθετώντας κανόνα αναγνωριζόμενο από σχεδόν όλες τις σύγχρονες ναυτικές νομοθεσίες, κατατάσσει τα ναυτικά προνόμια πριν από τις υποθήκες (απλές και προτιμώμενες), απομακρύνεται, όμως, όπως και αυτές, από την εθιμικής προέλευσης αντίληψη της επέκτασης των ναυτικών προνομίων στον ναύλο, που ως εξασφαλιστικός θεσμός είχε περιπέσει ουσιαστικά σε αχρησία και καθιστά αντικείμενο αυτών μόνον το πλοίο, διατηρώντας ταυτόχρονα περιορισμένο τον αριθμό των ναυτικών προνομίων, προκειμένου να ενισχύσει τη θέση του ενυπόθηκου δανειστή και συνακόλουθα τη μακροπρόθεσμη πίστη του ναυτικού επιχειρηματία. Σε εναρμόνιση με το άρθρο 975 ΚΠολΔ ορίζεται ότι τα έξοδα του δανειστή που επέσπευσε την αναγκαστική εκτέλεση, η οποία κατέληξε στον πλειστηριασμό του πλοίου, προαφαιρούνται από το προς διανομή πλειστηρίασμα και δεν κατατάσσονται πλέον στον προς τούτο συντασσόμενο πίνακα. Στα προαφαιρούμενα ποσά περιλαμβάνονται και οι δαπάνες φύλαξης του πλοίου μετά την κατάσχεσή του, που επιβάλλονται στον κατασχόντα κατά το π.δ. 280/2000 (Α’ 232), επειδή και αυτές έγιναν προς το κοινό συμφέρον των δανειστών. Στην πρώτη τάξη κατατάσσονται, όπως και κατά το παρελθόν, οι συναφείς με τη ναυσιπλοΐα φόροι, τα

	τέλη και δικαιώματα που βαρύνουν το πλοίο και τα δαπανήματα που έγιναν για τη συντήρησή του στον λιμένα που κατασχέθηκε κατά το χρονικό διάστημα από τον κατάπλου του σ' αυτόν και μέχρι την αναγκαστική εκποίησή του. Οι απαιτήσεις αυτές, ως προς την ταυτότητα και την έκτασή τους, νοούνται όπως μέχρι σήμερα. Μοναδική διαφοροποίηση προκύπτει στα βαρύνοντα το πλοίο τέλη και δικαιώματα (ιδίως τέλη λιμένος ανεξαρτήτως φορέα), όπου το προνόμιο εξασφαλίζει την απαίτηση, όπως έχει προκύψει κατά το τελευταίο εξάμηνο πριν την επιβολή αναγκαστικής κατάσχεσης. Στη δεύτερη τάξη παραμένουν οι απαιτήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος από τη σύμβαση της ναυτικής εργασίας τους, χωρίς χρονικό περιορισμό, που ικανοποιούνται μαζί με τις απαιτήσεις που έχει κατά του οφειλέτη ο οργανισμός της κοινωνικής του ασφάλισης, οι οποίες προέρχονται και αυτές από την ίδια αιτία, δηλαδή την παροχή της ναυτικής εργασίας. Η ρύθμιση, για λόγους ισότητας, ακολουθεί τη σειρά κατάταξης του κοινού δικαίου λόγω της ένταξης του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου στον ενιαίο πλέον για όλους τους εργαζομένους, ασφαλιστικό φορέα. Λαμβανομένης υπόψη ιδιαιτέρως της ανάγκης ενισχύσεως της βιωσιμότητας του κοινωνικοασφαλιστικού συστήματος το προνόμιο εξακολουθεί να εκτείνεται, τόσο στις εργατικές, όσο και στις εργοδοτικές εισφορές. Στις επόμενες δύο τάξεις κατατάσσονται οι ίδιες απαιτήσεις που αναγνωρίζονται ως προνομιακές κατά τις τάξεις αυτές και σήμερα. Επισημαίνεται ότι διατηρείται περιορισμένη η εξασφάλιση με προνόμιο των αδικοπρακτικών απαιτήσεων. Τα ως άνω προνόμια προηγούνται κάθε υποθήκης (παρ. 2), με την επιφύλαξη βεβαίως των προβλεπομένων στον όρο 19 των (υπερνομοθετικής ισχύος) εγκριτικών πράξεων που αφορούν πλοία νηολογημένα ως κεφάλαια εξωτερικού (ν.δ. 2687/1953).
Άρθρο 43	Με το προτεινόμενο άρθρο 43, περί της μεταξύ τους «pari passu» κατάταξης των προνομιακών απαιτήσεων που ανήκουν στην ίδια τάξη, επαναλαμβάνεται η ισχύουσα ρύθμιση, όπως συμβαίνει και με την αντιστροφή της χρονικής προτεραιότητας μεταξύ των απαιτήσεων της τρίτης τάξης. Εισάγεται, όμως, εξαίρεση, σύμφωνη και με τα διεθνώς ισχύοντα, κατά την οποία οι απαιτήσεις του τελευταίου, πριν τον πλειστηριασμό αρωγού ή διασώστη του πλοίου, προτάσσονται έναντι όλων των άλλων προνομίων που επιβάρυναν το πλοίο μέχρι τότε, καθώς όπως γίνεται δεκτό η διάσωση του πλοίου εξυπηρετεί όχι μόνο το συμφέρον των προηγούμενων αρωγών, αλλά και όλων των άλλων προϋφιστάμενων ναυτικών προνομιακών δανειστών. Ρητά τέλος ορίζεται ότι σε περίπτωση κατά την οποία από το ίδιο περιστατικό δημιουργήθηκαν αξιώσεις περισσοτέρων αρωγών, η κατάταξη μεταξύ τους θα γίνει συμμέτρως και τούτο επειδή θεωρείται ότι γεννήθηκαν συγχρόνως.
Άρθρο 44	Με το προτεινόμενο άρθρο 44 προκρίνεται – αντί της προταθείσας από τη θεωρία καταργήσεως και υιοθέτησης της διεθνώς ισχύουσας απόσβεσης του ναυτικού προνομίου (μετά την παρέλευση ετήσιας, μη υποκείμενης σε αναστολή ή διακοπή, προθεσμίας από τη γέννηση της εξοπλιζόμενης με αυτό απαίτησης, ανεξαρτήτως της ενδιαμέσως συμβατικής εκποίησης του πλοίου) – η διατήρηση της ισχύουσας ρύθμισης, κατά την οποία σε περίπτωση μεταβολής από συμβατική αιτία της πλοιοκτησίας, το προνόμιο του δανειστή, έναντι του μεταβιβάσαντος πλοιοκτήτη, διατηρείται, εφόσον αναγνωριστεί με δικαστική απόφαση, κατόπιν αγωγής του δανειστή, εγειρόμενης κατά του νέου πλοιοκτήτη σε σύντομη προθεσμία. Και τούτο, διότι ο αποκλεισμός της διακοπής της προθεσμίας με αγωγή θα παρωθούσε τους

	δανειστές που έχουν απαίτηση υποκείμενη σε μακρότερη του έτους παραγραφή να επιδιώκουν την κατάσχεση του πλοίου, εντός έτους από τη γέννησή της, προκειμένου να μην απωλέσουν το προνόμιό τους, γεγονός συνεπαγόμενο δυσμενές οικονομικό αποτέλεσμα για τον πλοιοκτήτη. Άλλωστε, στην ισχύουσα ρύθμιση αποτυπώνεται ουσιώδες χαρακτηριστικό του ναυτικού προνομίου και, συγκεκριμένα, η εξουσία διώξεως του πλοίου στα χέρια οποιουδήποτε περιέλθει με τη βούληση του πλοιοκτήτη, που κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί, προκειμένου να τονιστεί η φύση του ναυτικού προνομίου, όχι ως απλής ιδιότητας της εξασφαλιζόμενης απαίτησης, αλλά ως πλασματικού ενεχύρου πράγματος (παρεπόμενου περιορισμένου εμπραγμάτου δικαιώματος αξίας). Λαμβανομένης όμως υπόψη της ασθενέστερης, έναντι των άλλων προνομιακών δανειστών, θέσης του ναυτικού (πλοιάρχου και μέλους του πληρώματος), που στερείται οργανωμένης και συνεπώς σχετικά ολιγοδάπανης λογιστικής και νομικής υποστήριξης, κρίνεται σκόπιμο να παραμείνει ως προς αυτόν η ισχύουσα μακρύτερη προθεσμία έγερσης της αγωγής αναγνώρισης του προνομίου, του ενός (1) έτους.
Άρθρο 45	Με το προτεινόμενο άρθρο 45 διατηρείται ως ειδικός λόγος απόσβεσης του ναυτικού προνομίου επί του πλοίου η αναγκαστική πώλησή του και τονίζεται ότι ο δημόσιος αναγκαστικός πλειστηριασμός καθαίρει αυτό από κάθε προνόμιο. Η ρύθμιση της παρ. 2 αποσκοπεί να επιτρέψει την, μετά από τον πλειστηριασμό, εγγραφή του στο νηολόγιο ή τη διαγραφή του από αυτό, ανεξαρτήτως της αποπληρωμής ή μη, από το πλειστηρίασμα των απαιτήσεων που αναγγέλθηκαν, χωρίς να θίγεται η ενοχική απαίτηση του δανειστή που δεν ικανοποιήθηκε πλήρως και η έναντι τούτου εις ολόκληρον ευθύνη του υπερθεματιστή, περί της οποίας προβλέπουν ειδικότερες διατάξεις.
Άρθρο 46	Με το προτεινόμενο άρθρο 46 διατηρείται ως κανόνας η μη επέκταση του προνομίου στο ασφάλισμα, το οποίο, κατά το ισχύον δίκαιο, αποσκοπεί στη διατήρηση του αλώβητου αυτού, από απαιτήσεις τρίτων χωρίς τη βούληση του ασφαλισμένου. Πιο συγκεκριμένα, η συνομολόγηση ασφαλιστικής σύμβασης κατά κινδύνων που αφορούν στο κύτος εναπόκειται στη βούληση του πλοιοκτήτη, ο οποίος καταβάλλει και το ασφάλιστρο. Αν η κτήση του πλοίου, είτε με ναυπήγηση, είτε με εξαγορά, γίνεται με χρηματοδότηση, σχεδόν πάντοτε ο χρηματοδότης, ο οποίος θα έχει την ιδιότητα του ενυπόθηκου δανειστή, θα αξιώνει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη, ιδίως για το συμφέρον του δανειολήπτη επί του πλοίου. Τούτο θα πραγματοποιηθεί με την εκχώρηση του ασφαλίσματος μετά τη σύναψη της δανειακής συμφωνίας και θα αποτυπώνεται στο υποθηκικό συμβόλαιο. Κρίνεται, κατά συνέπεια, δικαιοπολιτικά ορθό και προσφυές, να δύναται ο πλοιοκτήτης να διατηρεί τον έλεγχο της τύχης του ασφαλίσματος πολλώ δε μάλλον ενόψει του γεγονότος ότι αυτός καταβάλλει το αντίτιμο της δικαιοπραξίας. Εξάλλου, η παροχή αξίωσης στους προνομιούχους δανειστές επί του ασφαλίσματος *ex lege* αφενός θα επέφερε πλήγμα στη θεμελιώδη αρχή ότι το ναυτικό πρόνομιο επιβιώνει ενόσω υφίσταται πλοίο, αφετέρου θα συνιστούσε ανακολουθία λόγω του ότι το ασφάλισμα αποτελεί προϊόν επιμελούς και προνοητικής διαχείρισης κινδύνων από πλευράς πλοιοκτήτη, για το οποίο ουδέν αντάλλαγμα κατέβαλαν οι προνομιούχοι δανειστές.
Άρθρο 47	Με το προτεινόμενο άρθρο 47 κρίθηκε σκόπιμος ο ρητός προσδιορισμός του δικαίου της σημαίας του πλοίου ως εφαρμοστέου για όλα τα ζητήματα που άπτονται της έγκυρης γέννησης, της ύπαρξης και της έκτασης του ναυτικού προνομίου. Εξίσου

	σκόπιμη όμως κρίθηκε και η νομοθετική αποτύπωση της ορθής νομολογιακής κατεύθυνσης σχετικά με την κατάταξή τους κατά τη *lex fori*, που αποτελεί την προσφορότερη λύση, καθόσον μάλιστα αποκλείει την κατάταξη πριν από την υποθήκη των ναυτικών προνομίων που προβλέπονται στον αλλοδαπό νόμο της σημαίας του πλοίου, χωρίς όμως να αντιστοιχούν σε κανένα από τα προβλεπόμενα από τη *lex fori* προνόμια.
Άρθρο 48	Ο νέος ΚΙΝΔ διατηρεί τη διάκριση μεταξύ πλοιοκτησίας, εφοπλισμού και κυριότητας του πλοίου, ώστε να καταστήσει εφικτή την ευρύτερη αξιοποίηση των οικονομικών δυνατοτήτων που παρέχει το πλοίο. Με το προτεινόμενο άρθρο 48 ορίζεται η έννοια του πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τα ισχύοντα στη θεωρία και νομολογία, ως το (φυσικό ή νομικό) πρόσωπο που συγκεντρώνει ταυτοχρόνως δύο στοιχεία: ένα εμπράγματο (την κυριότητα του νηολογημένου πλοίου) και ένα ενοχικό (την εκμετάλλευση αυτού). Η έννοια της κυριότητας του πλοίου αντλείται από το κοινό δίκαιο (άρθρα 999 και 1000 ΑΚ). Η εκμετάλλευση του πλοίου είναι η άσκηση με αυτό ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος, που προϋποθέτει ότι το πλοίο έχει οργανωθεί με υλικό και ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο εξουσιάζει και διευθύνει ο ασκών την εκμετάλλευση (ναυτική και τεχνική διεύθυνση του πλοίου). Το ειδικότερο αντικείμενο της ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να συνίσταται σε μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, σε περιηγητικούς πλόες, σε αλιεία, σε ρυμούλκηση, ή σε άλλου είδους ναυτική αποστολή. Η παραπάνω εννοιολογική οριοθέτηση γίνεται με την επιφύλαξη των ειδικότερων ορισμών του πλοιοκτήτη, που περιλαμβάνονται σε κυρωθείσες από τη χώρα μας διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου, όπως η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου και το πρωτόκολλο της, των ετών 1976/1996 και η Διεθνής Σύμβαση αστικής ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και το πρωτόκολλο της, των ετών 1992/2002, η οποία κυρώθηκε με το π.δ. 197/1995 (Α' 106).
Άρθρο 49	Με το προτεινόμενο άρθρο 49 επαναλαμβάνεται ισχύουσα ρύθμιση σύμφωνα με την οποία ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για τις δικαιοπραξίες που καταρτίζει ο πλοίαρχος, ο οποίος έχει αντιπροσωπευτική (δικαιοπρακτική) εξουσία. Επίσης, ο πλοιοκτήτης ευθύνεται και για τις αδικοπραξίες των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκμετάλλευση του πλοίου, ενώ για τις αδικοπραξίες άλλων προσώπων που χρησιμοποιεί (υπαλλήλων ξηράς, αρχιμηχανικών, ρυμουλκέων) έχουν εφαρμογή οι γενικές διατάξεις. Οι διατάξεις αυτές τελούν σε αρμονία με τις ρυθμίσεις του ΑΚ για την αντιπροσώπευση (άρθρο 211 ΑΚ) και την ευθύνη του προστήσαντος για το πταίσμα του βοηθού εκπλήρωσης και του υπηρέτη (παρ. 1 άρθρου 334 και άρθρο 922 ΑΚ). Η προβλεπόμενη στην παρ. 2 επιφύλαξη αφορά στην απαλλαγή του πλοιοκτήτη ως μεταφορέα πραγμάτων για απώλεια ή ζημία που προέρχεται ή προκύπτει από πράξεις ή παραλείψεις των αναφερομένων προσώπων σχετικά με τη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου, σύμφωνα με την περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ (ΚΧΒ). Η παρ. 3 προβλέπει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου και το πρωτόκολλο της, των ετών 1976/1996 «για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», όπως εκάστοτε ισχύει στη χώρα μας. Η εν λόγω διεθνής σύμβαση έχει κυρωθεί με τον ν. 1923/1991 (Α' 13) (το δε Πρωτόκολλο του 1996 με τον ν. 3743/2009, Α' 24) και στην ουσία είχε ήδη καταργήσει από τον χρόνο εκείνο τα άρθρα 85-86 ΚΙΝΔ περί παραχώρησης του πλοίου. Αίρεται έτσι η μέχρι τώρα τυπική ασυμβατότητα εθνικών και

	διεθνών κανόνων. Η διαδικασία περιορισμού διέπεται από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' του Ένατου Μέρους του παρόντος.
Άρθρο 50	Με το προτεινόμενο άρθρο καταργείται η δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 479 ΑΚ και της εκεί θεσπιζόμενης, υπό προϋποθέσεις, σωρευτικής αναδοχής χρέους. Η επιλογή αυτή κρίθηκε αναγκαία, καθώς η διατήρηση της δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 479 ΑΚ υπέρ όλων συλλήβδην των δανειστών του πωλητή του πλοίου αφενός δεν ανταποκρίνεται στην ανάγκη ασφάλειας δικαίου στις σύγχρονες ναυτιλιακές συναλλαγές, διότι δημιουργεί δυσανάλογα προσκόμματα στην ελεύθερη μεταβίβαση του πλοίου, αφετέρου, δεν συνάδει με την τέμνουσα οριζόντια τους βασικούς πυλώνες του ναυτικού δικαίου αρχή περί της ιεράρχησης των ναυτικών δανειστών και ειδικότερα συγκεκριμένων ομάδων αυτών, που κρίνονται νομοθετικά επιδεείς προστασίας (ιδίως δημόσιοι φορείς, ναυτικοί και θαλάσσιοι αρωγοί). Αυτού του είδους οι ναυτικοί δανειστές προστατεύονται επαρκώς στην περίπτωση μεταβίβασης πλοίου, καθώς οι απαιτήσεις τους εξοπλίζονται με ναυτικό προνόμιο, το οποίο διατηρείται στην περίπτωση συμβατικής εκποίησης του πλοίου (άρθρο 44). Εξάλλου, για τις περιπτώσεις που η συμβατική εκποίηση του πλοίου υλοποιείται με σκοπό τη βλάβη των συμφερόντων των δανειστών του πωλητή, τα άρθρα 939 έως 946 ΑΚ προσφέρουν επαρκή προστασία. Επισημαίνεται, τέλος, ότι και στο κοινό δίκαιο η άποψη υπέρ της κατάργησης του άρθρου 479 ΑΚ τείνει να επικρατήσει σήμερα, λαμβανομένου υπόψη ότι το άρθρο 419 του γερμανικού ΑΚ, που αποτέλεσε πρότυπο του άρθρου 479 ΑΚ, έχει καταργηθεί.
Άρθρο 51	Το προτεινόμενο άρθρο 51 με την παρ. 1 δίδει τον ισχύοντα ορισμό της συμπλοιοκτησίας (συγκυριότητα και συνεκμετάλλευση), η οποία διέπεται από τις ειδικές διατάξεις του οικείου κεφαλαίου και, συμπληρωματικώς, από τις διατάξεις περί ομόρρυθμης εταιρείας. Η συμπληρωματική εφαρμογή δικαιολογείται από τον χαρακτήρα της συμπλοιοκτησίας ως προσωπικής εμπορικής εταιρείας (χωρίς νομική προσωπικότητα), υπογραμμίζει τον εταιρικό δεσμό που συνδέει τους συμπλοιοκτήτες και επιτρέπει την πλήρωση κενών που αφορούν την εσωτερική λειτουργία της και τις σχέσεις (δικαιώματα και υποχρεώσεις) των μερών. Η παρ. 2 εισάγει μαχητό τεκμήριο, μεγάλης αποδεικτικής χρησιμότητας, σύμφωνα με το οποίο οι συγκύριοι ενός πλοίου το συνεκμεταλλεύονται, εκτός αν προκύπτει κάτι διαφορετικό από τη μερίδα του πλοίου (ιδίως δήλωση εφοπλισμού, εισφορά κατά χρήση ή επικαρπία σε εταιρεία). Με την παρ. 3, αναγνωρίζεται ρητώς στη συμπλοιοκτησία ικανότητα δικαίου και πτωχευτική ικανότητα, κατ' αναλογία της παρ. 3 του άρθρου 251 του ν. 4072/2012 (Α' 86). Η παρ. 4 αναγνωρίζει - όπως και στο ισχύον καθεστώς - ευρεία δικαιοπρακτική ελευθερία στα μέρη για την καλύτερη οργάνωση των εταιρικών τους σχέσεων, με εξαιρέσεις που αφορούν την ευθύνη έναντι τρίτων και την προστασία των αδυνάτων μερών. Συμφωνίες που αποκλίνουν από τις ενδοτικές ρυθμίσεις του νόμου, πρέπει να διατυπώνονται εγγράφως για λόγους ασφάλειας δικαίου. Τέλος, η παρ. 5, επαναλαμβάνει την ισχύουσα ρύθμιση περί της δυνατότητας ύπαρξης συμπλοιοκτησίας και επί νηολογημένου ναυπηγούμενου πλοίου.
Άρθρο 52	Με το προτεινόμενο άρθρο ρυθμίζονται συστηματικά οι σχέσεις μεταξύ των συμπλοιοκτητών. Ειδικότερα, η παρ. 1 διατηρεί τον ισχύοντα κανόνα, ενδοτικού δικαίου, ότι οι αποφάσεις λαμβάνονται κατά πλειοψηφία του συνόλου των μερίδων

	(άρθρο 11 ΚΙΝΔ). Η παρ. 2 επιλύει το αδιέξοδο που προκαλείται από την αδυναμία επίτευξης πλειοψηφίας και τη συνακόλουθη παρακώλυση στην εκμετάλλευση του πλοίου, επιτρέποντας, με δικαστική απόφαση (εκδιδόμενη κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας), είτε την εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό, είτε τον διορισμό προσωρινού διαχειριστή. Η παρ. 3 διατηρεί επίσης τον ισχύοντα κανόνα, ενδοτικού δικαίου, ότι οι συμπλοιοκτήτες συμμετέχουν, κατά τον λόγο της μερίδας τους, στα κέρδη, τις ζημίες και τις τρέχουσες δαπάνες (ιδίως δαπάνες νηογνώμονα και δαπάνες εφοδιασμού) της συμπλοιοκτησίας. Για όλα τα μη ρυθμιζόμενα θέματα, εφαρμόζονται οι κανόνες που διέπουν την ομόρρυθμη, και μέσω αυτής, την αστική εταιρεία, όπως το πλαίσιο λήψης αποφάσεων και η υποχρέωση πίστης των εταίρων.
Άρθρο 53	Με το προτεινόμενο άρθρο 53 συστηματοποιείται το καθεστώς διαχείρισης και εκπροσώπησης της συμπλοιοκτησίας, διατηρώντας μόνο τις ειδικές ρυθμίσεις που αποκλίνουν από το κοινό καθεστώς της προσωπικής (ομόρρυθμης) εταιρείας. Εν προκειμένω, η διαχείριση και εκπροσώπηση ασκείται με βάση την πλειοψηφία των μερίδων (παρ. 1). Αυτό σημαίνει ότι οι μη συμβληθέντες συμπλοιοκτήτες δεσμεύονται από τις ενέργειες των λοιπών, μόνο εφόσον αποφασίσθηκαν ή ενεργήθηκαν από μέρη εκπροσωπούντα την πλειοψηφία των μερίδων του πλοίου, στο πλαίσιο όμως της συνέλευσης των εταίρων. Είναι δυνατόν, κατά τα ήδη ισχύοντα, τα μέρη να αναθέσουν τη διαχείριση και εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας σε διαχειριστή (συμπλοιοκτήτη ή τρίτο), είτε με την αρχική εταιρική σύμβαση, είτε με απόφαση συμπλοιοκτητών που εκπροσωπούν την πλειοψηφία των μερίδων, σε περίπτωση δε ορισμού περισσοτέρων, η διαχείριση ασκείται συλλογικά (παρ. 2). Ο διορισμός του διαχειριστή υπόκειται σε δηλωτική δημοσιότητα (όπως και στο ισχύον καθεστώς), με σκοπό την προστασία των τρίτων· το ίδιο ισχύει ως προς την ανάκληση ή την παραίτηση του διαχειριστή (παρ. 3). Ο πλοίαρχος υποχρεούται να ακολουθεί τις οδηγίες μόνο του νομίμως διορισθέντος διαχειριστή (παρ. 4). Τέλος, στο πλαίσιο της ευρύτερης υποχρέωσης χρηστής διαχείρισης και λογοδοσίας, διατηρείται η ειδικότερη υποχρέωση του διαχειριστή συμπλοιοκτησίας να τηρεί ίδια διαχειριστικά βιβλία και να φυλάσσει τα δικαιολογητικά έγγραφα της διαχείρισης. Επιπλέον της γενικής υποχρέωσης λογοδοσίας στο σύνολο των συμπλοιοκτητών, προβλέπεται υποχρέωση ατομικής λογοδοσίας, όταν τούτο ζητείται από οποιοδήποτε συμπλοιοκτήτη. Για όλα τα μη ρυθμιζόμενα θέματα, εφαρμόζονται οι κανόνες που διέπουν την ομόρρυθμη, και μέσω αυτής, την αστική εταιρεία, όπως το ζήτημα της ανάκλησης του διαχειριστή και οι εξουσίες διαχείρισης και εκπροσώπησής του.
Άρθρο 54	Με το προτεινόμενο άρθρο 54, στην παρ. 1, διατηρείται ο ισχύων κανόνας ότι οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται έναντι των τρίτων, κατά τον λόγο της μερίδας τους· πρόκειται για εξαίρεση από το καθεστώς ευθύνης των προσωπικών εταιριών, συντονιζόμενη περισσότερο με τα ισχύοντα στην αστική εταιρεία, άρθρο 759 ΑΚ. Η εν λόγω ρύθμιση είναι αναγκαστικού δικαίου, όπως αποσαφηνίζεται στην παρ. 2. Τυχόν δε αντίθετη συμφωνία των μερών σχετικά με την ευθύνη έναντι τρίτων, ενεργεί μόνο μεταξύ των συμβαλλομένων.
Άρθρο 55	Με το προτεινόμενο άρθρο 55 ρυθμίζονται τα της μεταβίβασης πλοίου ή μερίδας επ' αυτού. Η παρ. 1 επιτρέπει, με βάση τα ήδη ισχύοντα, την εκποίηση του πλοίου, εφόσον τούτο αποφασισθεί από τη συνέλευση των συμπλοιοκτητών με πλειοψηφία τουλάχιστον τεσσάρων πέμπτων (4/5) των μερίδων, τηρουμένων κατά τα λοιπά των

	προϋποθέσεων του άρθρου 12, περί μεταβίβασης κυριότητας. Η παρ. 2 επαναλαμβάνει το δικαίωμα κάθε συμπλοιοκτήτη για διάθεση της μερίδας του επί του πλοίου, επίσης τηρουμένων κατά τα λοιπά των προϋποθέσεων του άρθρου 12 περί μεταβίβασης κυριότητας. Ο αποκτών υπεισέρχεται αυτοδικαίως στη σχέση συμπλοιοκτησίας. Στην παρ. 3 ρυθμίζεται, κατά τα ήδη ισχύοντα, η ειδική περίπτωση μεταβίβασης μερίδας πλοίου που επιφέρει απώλεια ελληνικής εθνικότητας. Για την εγκυρότητα αυτής απαιτείται συναίνεση συμπλοιοκτητών αντιπροσωπευόντων τουλάχιστον τα τέσσερα πέμπτα (4/5) των μερίδων, που καταχωρίζεται στο νηολόγιο. Σύμφωνα με την παρ. 4, ο αποκτών ευθύνεται εις ολόκληρο με τον μεταβιβάζοντα, κατά τον λόγο της μεταβιβασθείσας μερίδας, για τα υπάρχοντα, πριν την είσοδό του και μέχρι την καταχώριση της μεταβίβασης στο νηολόγιο, εταιρικά χρέη.
Άρθρο 56	Με το προτεινόμενο άρθρο 56 διευκολύνεται η άρση τυχόν δυσλειτουργιών της συμπλοιοκτησίας και ο απεγκλωβισμός των αδυνάτων μερών, εάν συντρέχει σπουδαίος λόγος. Συμπληρώνεται, υπό το πρίσμα αυτό, η ρύθμιση της παρ. 2 του άρθρου 52 (αδυναμία επίτευξης πλειοψηφίας), αλλά και η παρ. 1 του άρθρου 55, περί εκποίησης του πλοίου με αυξημένη πλειοψηφία των μερίδων. Η παρ. 1 επιτρέπει την εκποίηση του πλοίου με δικαστική άδεια, ύστερα από αίτηση του συμπλοιοκτήτη, ανεξαρτήτως του μεγέθους μερίδας, σε περιοριστικά αναφερόμενες περιπτώσεις, ήτοι όταν το πλοίο καθίσταται ανίκανο προς πλου ή συντρέχει άλλος σπουδαίος λόγος. Με την παρ. 2 ορίζεται – κατά τα ήδη ισχύοντα – σύντομη εξάμηνη προθεσμία από την τελεσιδικία της απόφασης, για τη διενέργεια του πλειστηριασμού· κατά τα λοιπά τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις του ΚΠολΔ, περί αναγκαστικής εκποίησης πλοίων.
Άρθρο 57	Για τα γεγονότα που επιφέρουν (ή όχι) λύση της συμπλοιοκτησίας, ισχύουν τα προβλεπόμενα για την ομόρρυθμη εταιρεία (ιδίως ως προς την πτώχευση εταιρείας, τον θάνατο ή την πτώχευση συμπλοιοκτήτη), ομοίως και για την έξοδο ή τον αποκλεισμό συμπλοιοκτήτη. Η παρούσα ρύθμιση συμπληρώνει τις γενικές διατάξεις με δύο ακόμη περιπτώσεις δυνατότητας εξόδου συμπλοιοκτήτη: Η παρ. 1 αναφέρεται στην περίπτωση που λαμβάνεται απόφαση για την επισκευή ή μετασκευή πλοίου ή για τη σύσταση κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης. Ο μη συναινών συμπλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγεί από την εκτέλεση αυτής, παραχωρώντας τη μερίδα του χωρίς αποζημίωση (με δήλωση καταχωριζόμενη στο νηολόγιο), υπέρ των λοιπών εταίρων, κατά τον λόγο της μερίδας τους. Η παρ. 2 αφορά στην απόλυση συμπλοιοκτήτη που εργάζεται και ως μέλος του πληρώματος του πλοίου, δυνάμει σύμβασης ναυτεργασίας. Ο τελευταίος δικαιούται να απαιτήσει την εξαγορά της μερίδας του από τους λοιπούς, σε τίμημα που καθορίζεται δικαστικώς. Η μεταβίβαση της κυριότητας επέρχεται με την καταβολή του τιμήματος ή τη δημόσια κατάθεση αυτού.
Άρθρο 58	Με το προτεινόμενο άρθρο 58 επαναλαμβάνεται η ισχύουσα ρύθμιση, με την οποία αναγνωρίζεται συντρέχουσα δικαιοδοσία, για διαφορές αφορώσες τη συμπλοιοκτησία, και στο δικαστήριο του τόπου νηολόγησης ή του πλοίου ή καταχώρισης αυτού, σύμφωνα με το άρθρο 4.
Άρθρο 59	Με το προτεινόμενο άρθρο 59 διατηρείται ο διαχωρισμός της έννοιας της κυριότητας από αυτήν της εκμετάλλευσης του πλοίου, με συνέπεια τον πολλαπλασιασμό των

	σχετικά με αυτό δικαιωμάτων και υποχρεώσεων και τη μέγιστη αξιοποίηση των οικονομικών δυνατοτήτων του. Το άρθρο απαριθμεί τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για τη στοιχειοθέτηση σχέσης εφοπλισμού. Απαιτείται ειδικότερα: α) η ύπαρξη πλοίου (ή στατικού ναυπηγήματος) κατά τα άρθρα 1 και 3, β) χρήση αυτού από πρόσωπο άλλο του κυρίου, με βάση οιαδήποτε σχέση νομική ή πραγματική, γ) εκμετάλλευση του πλοίου στο όνομά του και για λογαριασμό του, για την εκτέλεση ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος.
Άρθρο 60	Η παρ. 1 εισάγει δηλωτική δημοσιότητα· καίτοι ορίζει ότι ο εφοπλιστής οφείλει να δηλώσει γραπτά από κοινού με τον κύριο ότι εκμεταλλεύεται το πλοίο για τον εαυτό του, δεν δημιουργεί υποχρέωση, αλλά βάρος των προσώπων αυτών να προβούν στη δήλωση. Απλώς επιφορτίζει αυτά με ορισμένη συμπεριφορά, της οποίας η τήρηση δεν μπορεί να εξαναγκαστεί δικαστικά. Η δήλωση γίνεται γραπτώς, μόλις αναλάβει ο εφοπλιστής την εκμετάλλευση. Αν η δήλωση ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του νόμου, η λιμενική αρχή που τηρεί το βιβλίο του νηολογίου υποχρεούται να την καταχωρίσει στην υφιστάμενη σ' αυτό μερίδα του πλοίου (ή του στατικού ναυπηγήματος) και να τη σημειώσει στο έγγραφο εθνικότητας (παρ. 2). Η τήρηση των διατυπώσεων δημοσιότητας έχει αποδεικτικό χαρακτήρα, δηλαδή αποδεικνύει υπέρ των τρίτων ότι το πλοίο δεν εκμεταλλεύεται ο κύριος, αλλά ο αναφερόμενος στο νηολόγιο ως εφοπλιστής. Στην παρ. 3 επαναλαμβάνεται η ισχύουσα ρύθμιση του τεκμηρίου πλοιοκτησίας, ελλείψει δήλωσης εφοπλισμού. Η καθιέρωση του νόμιμου αυτού τεκμηρίου επεβλήθη εκ λόγων προστασίας των τρίτων, καθόσον ο κύριος, μη γνωστοποιώντας, μέσω του βιβλίου του νηολογίου ότι έχει παραχωρήσει την εκμετάλλευσή του σε άλλον, δημιουργεί στους τρίτους την εντύπωση ότι εκμεταλλεύεται το πλοίο ο ίδιος. Το εν λόγω τεκμήριο είναι μαχητό και είναι δυνατό ν' ανατραπεί με κάθε νόμιμο αποδεικτικό μέσο από οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Στην παρ. 4 αντιμετωπίζεται ένα ζήτημα που, λόγω νομοθετικού κενού, είχε απασχολήσει και τη διοίκηση και τη νομολογία και αφορά στη δημοσιότητα της παύσης εκμετάλλευσης πλοίου από εφοπλιστή. Η διαγραφή καταχωρισθείσας σχέσης εφοπλισμού μπορεί να λάβει χώρα είτε με κοινή δήλωση των μερών ή, σε περίπτωση διαφωνίας ή αντιδικίας, κατόπιν δικαστικής απόφασης που διαγιγνώσκει τη λήξη ή τη νόμιμη λύση (κατά κανόνα με καταγγελία) της σύμβασης εφοπλισμού. Αποσαφηνίζεται τέλος (παρ. 5) ότι τυχόν μεταβολή στο πρόσωπο του κυρίου του πλοίου δεν θίγει ήδη καταχωρισθείσα σχέση εφοπλισμού· άρα, ο εφοπλισμός συνεχίζει να βαρύνει το πλοίο, καθ' όλη τη συμβατική διάρκεια, εκτός αν έχει συμφωνηθεί άλλως από τα μέρη. Στην παρ. 6 προβλέπεται ότι για τα πλοία που εμπίπτουν στο άρθρο 4, οι προαναφερόμενες καταχωρίσεις (των δηλώσεων σχέσης εφοπλισμού και διαγραφής της) γίνονται στο εκεί προβλεπόμενο ειδικό δημόσιο βιβλίο.
Άρθρο 61	Το προτεινόμενο άρθρο επαναλαμβάνει ισχύουσα ρύθμιση. Εκείνος που ασκεί ναυτιλιακή επιχείρηση με ξένο πλοίο, πρέπει να έχει την κατοχή και τον έλεγχο αυτού και να το εξουσιάζει κατά τη ναυσιπλοΐα ή διακυβέρνησή του. Την κατοχή και τον έλεγχο του πλοίου ασκεί με τη μεσολάβηση του πλοιάρχου, διότι ο τελευταίος είναι κατά νόμο υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, τη διακυβέρνησή του και τη διοίκηση του πληρώματος. Εάν υπό οποιαδήποτε υποκείμενη σχέση τη ναυτική

	διεύθυνση του πλοίου έχει διατηρήσει για τον εαυτό του ο κύριος του πλοίου, δεν υπάρχει εφοπλισμός.
Άρθρο 62	Το προτεινόμενο άρθρο εξομοιώνει την ευθύνη του εφοπλιστή με εκείνη του πλοιοκτήτη, κατά τα ήδη ισχύοντα στο δίκαιό μας. Ο εφοπλιστής είναι ο φορέας της διενεργούμενης με πλοίο ξένης ιδιοκτησίας ναυτιλιακής επιχείρησης· εντεύθεν έχει προσωπική ευθύνη, με ολόκληρη μάλιστα την περιουσία του, για τις δημιουργούμενες υποχρεώσεις. Κατά την εκτέλεση της εργασίας τους, ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος είναι βοηθοί εκπλήρωσης ή προστηθέντες του εφοπλιστή. Ο εφοπλιστής ενέχεται από τις δικαιοπραξίες που συνάπτει ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του και ευθύνεται από τις αδικοπραξίες του πλοιάρχου, των μελών του πληρώματος και του πλοηγού, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους (σύμφωνα και με το άρθρο 49 για την ευθύνη του πλοιοκτήτη). Επίσης ευλόγως ισχύει ότι ο εφοπλιστής έχει δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, όπως και ο πλοιοκτήτης, με βάση τις ρυθμίσεις της διεθνούς σύμβασης και του πρωτοκόλλου της, των ετών 1976/1996, για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα και τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο Α' του Ένατου Μέρους του παρόντος. Επισημαίνεται ότι η ιδιότητα του εφοπλιστή δεν θεμελιώνει αυτοτελή λόγο ευθύνης, αλλά η ευθύνη του καθορίζεται από την έννομη σχέση που αποτελεί τον γενεσιουργό της λόγο.
Άρθρο 63	Το προτεινόμενο άρθρο αποσκοπεί να προστατεύσει τους δανειστές που δημιουργούνται από την εκμετάλλευση του πλοίου από τον εφοπλιστή, χωρίς να ζημιώνει αδικαιολόγητα το συμφέρον του κυρίου του πλοίου. Σε μεγάλο βαθμό διατηρεί την ισχύουσα ρύθμιση, προσαρμόζοντάς την όμως στις υπερνομοθετικής ισχύος επιταγές που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση και το πρωτόκολλο της, των ετών 1976/1996, για τον περιορισμό της ευθύνης. Η παρ. 1 επαναλαμβάνει τον κανόνα ότι οι δανειστές απαιτήσεων, που πηγάζουν από την εκμετάλλευση πλοίου ξένης ιδιοκτησίας, μπορούν να επιδιώξουν την ικανοποίησή τους και από τον κύριο του πλοίου. Ρητώς ορίζεται ότι δεν ασκούνται κατά του κυρίου οι απαιτήσεις από σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων. Η ευθύνη του κυρίου για τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή βασίζεται στο δικαίωμα της κυριότητας, γι' αυτό και είναι δεκτική περιορισμού με βάση τις διακρίσεις των παρ. 2 και 3. Επισημαίνεται ότι, κατά την κρατούσα στη νομολογία θέση, η ως άνω ευθύνη είναι πραγματοπαγής και συνεπώς η διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ δεν εφαρμόζεται για απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό αυτού, σε περίπτωση μεταβίβασης του πλοίου από τον κύριο. Οι δανειστές, πέραν της εξουσίας δίωξης των προνομιούχων απαιτήσεων, διατηρούν τη δυνατότητα προσβολής της μεταβίβασης με τις γενικές διατάξεις (ιδίως λόγω εικονικότητας και καταδολίευσης τρίτων). Η παρ. 2 αφορά ειδικώς στις περιορίσιμες κατά το άρθρο 2 της Διεθνούς Σύμβασης περιορισμού της ευθύνης, απαιτήσεις για τις οποίες ισχύουν αναγκαστικώς, λόγω της υπερνομοθετικής ισχύος τους, τα προβλεπόμενα στην εν λόγω σύμβαση όρια (άρθρα 6-8). Στην παρ. 3 προβλέπεται ότι για τις απαιτήσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης, διατηρείται ο κανόνας ότι ο κύριος ευθύνεται αυτοτελώς, πραγματοπαγώς και παραλλήλως με τον εφοπλιστή, για τις υποχρεώσεις που δημιουργούνται από την εκμετάλλευση του πλοίου από τον τελευταίο, μέχρι την

	αξία του πλοίου. Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις εδώ αναφερόμενες απαιτήσεις είναι αντικειμενικά περιορισμένη, συγκεντρώνεται σε συγκεκριμένο στοιχείο της περιουσίας του, το πλοίο. Δεν εκτείνεται σε άλλα περιουσιακά του στοιχεία. Το όριο ευθύνης καθορίζεται από την αξία του εκπλειστηριάσματος του πλοίου (μετά την αφαίρεση των εξόδων), εφόσον βέβαια εξακολουθεί ν' αποτελεί κατά τον χρόνο της αναγκαστικής κατάσχεσης περιουσιακό στοιχείο του κυρίου. Με την παρ. 4 ρυθμίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο που διέπει την ευθύνη του κυρίου πλοίου ή στατικού ναυπηγήματος για απαιτήσεις που πηγάζουν από τον εφοπλισμό, σε περίπτωση κατά την οποία στη συγκεκριμένη εκ του νόμου ενοχική σχέση υπεισέρχονται στοιχεία αλλοδαπότητας. Η θέσπιση αυτού του κανόνα σύγκρουσης επιβάλλεται από το γεγονός ότι η τοιαύτη εκ του νόμου ενοχή δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής και τις ειδικές ρυθμίσεις των υπ' αρ. 593/2008 και 864/2007 Κανονισμών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές» (Ρώμη I, L 177) και «για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές» (Ρώμη II, L 199), αντίστοιχα, ενώ δεν διέπεται από το δίκαιο με βάση το οποίο κρίνεται η οικεία αξίωση, διότι η εν λόγω ευθύνη είναι αυτοτελής και όχι παρεπόμενη της αξίωσης του δανειστή ή της υποκείμενης σχέσης που συνδέει τον κύριο με τον εφοπλιστή. Εφαρμοστέο είναι το δίκαιο που αρμόζει στη σχέση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών, οι οποίες συνεκτιμώνται, ανάλογα με τη στενότητα ή χαλαρότητα της έννομης σχέσης. Τέτοιες δε ειδικές συνθήκες εν προκειμένω αποτελούν η σημαία του πλοίου, η έδρα των εμπλεκομένων μερών, ο τόπος σύναψης και εκτέλεσης των παραγωγικών της ευθύνης δικαιοπραξιών και ιδίως η τυχόν υπάρχουσα συμφωνία του κυρίου του πλοίου και του εφοπλιστή περί υπαγωγής τους στο δίκαιο ορισμένης πολιτείας, διότι η εν λόγω σύμβαση αποτελεί και τη βάση και αφετηρία όλων των μετέπειτα σχέσεων του εφοπλιστή (ναυλωτή) προς τους τρίτους.
Άρθρο 64	Ο ισχύων ΚΙΝΔ δεν περιείχε διατάξεις που να ρυθμίζουν τον ορισμό του διαχειριστή πλοίου και ειδικότερα τα επιμέρους ζητήματα της ευθύνης του. Πλέον, όμως, με την επίταση του διεθνούς ανταγωνισμού και του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων, τμήματα της οργάνωσης και λειτουργίας του πλοίου, που παλαιότερα εκτελούνταν από τον πλοιοκτήτη, ανατίθενται σε διακριτούς φορείς, εξειδικευμένους διαχειριστές πλοίων που ενεργούν ως αντιπρόσωποι των πλοιοκτητών, δυνάμει ειδικών συμβάσεων διαχείρισης πλοίων. Οι συμβάσεις αυτές καταρτίζονται μεταξύ πλοιοκτητών ή εφοπλιστών και διαχειριστών πλοίων και αφορούν, είτε την τεχνική διαχείριση, είτε την εμπορική διαχείριση ή και τα δύο ως σύνολο. Ως τεχνική διαχείριση νοείται η συντήρηση, ο εξοπλισμός, η επισκευή και η στελέχωση του πλοίου, ενώ η εμπορική διαχείριση έχει σχέση με την επιμέλεια των συμβάσεων εκναύλωσης, της είσπραξης των ναύλων, της πληρωμής των εξόδων και γενικότερα της συναγωγής των οικονομικών αποτελεσμάτων τους. Στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική από το 1988 έχουν εκπονηθεί προδιατυπωμένες συμβάσεις για τη διαχείριση πλοίων, ιδιαίτερα από τον διεθνή επαγγελματικό οργανισμό «Baltic International Maritime Council (BIMCO)». Με το παρόν άρθρο για πρώτη φορά από την κωδικοποίηση του ναυτικού δικαίου στη χώρα μας τίθενται οι βάσεις του ορισμού της έννοιας του διαχειριστή πλοίων, σε ευθυγράμμιση με τη μέχρι στιγμής θεωρία και νομολογία. Αποσαφηνίζεται δε η νομική φύση της διαχείρισης (μίσθωση υπηρεσιών), επί της οποίας εφαρμόζονται συμπληρωματικώς, λόγω της φύσης της, οι διατάξεις του ΑΚ περί εντολής.

Άρθρο 65	Το προτεινόμενο άρθρο 65 αναγνωρίζει ότι ο διαχειριστής ενεργεί στο πλαίσιο γενικής ή ειδικής εξουσίας από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή με την εφαρμογή του άρθρου 211 ΑΚ, δηλαδή στις περιπτώσεις διαχείρισης του πλοίου, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, και όχι ο διαχειριστής, είναι τα υποκείμενα των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από τις δικαιοπραξίες που ενεργεί ο διαχειριστής με την ιδιότητά του αυτή. Συνεπώς, ο διαχειριστής ενεργεί πάντοτε στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και δεν καθίσταται αυτοτελώς υποκείμενο κάθε δικαιοπραξίας που συνάπτει και κατ' επέκταση δεν ενέχεται ο ίδιος για την εκπλήρωσή της. Η προσωπική του ευθύνη αναγνωρίζεται μόνο στις περιπτώσεις που: α) δεν δηλώνει ρητά σε τρίτους ότι ενεργεί για τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή και δεν συνάγεται από το σύνολο των περιστάσεων ότι επιχειρεί δικαιοπραξία στο όνομα και για λογαριασμό τους, και β) η δικαιοπραξία που πράττει υπερβαίνει τα όρια της εξουσίας που του έχει δοθεί από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες γεννάται, κατ' εξαίρεση, ευθύνη του διαχειριστή, ο τελευταίος δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, όπως ο πλοιοκτήτης και ο εφοπλιστής.
Άρθρο 66	Ο ρόλος του ναυτικού πράκτορα ως βοηθητικού προσώπου της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι κομβικός. Παρόλα αυτά, η μέχρι σήμερα νομοθεσία χαρακτηριζόταν από την έλλειψη γενικών διατάξεων περί της έννοιας και των εξουσιών του ναυτικού πράκτορα και της σύμβασης ναυτικής πρακτορείας. Σκοπός των εισαγόμενων ρυθμίσεων (άρθρα 66 έως 68) είναι η προαγωγή της ασφάλειας δικαίου στις ναυτιλιακές συναλλαγές, μέσω της νομοθετικής αποτύπωσης των κύριων πορισμάτων που έχουν διατυπώσει η επιστήμη και η νομολογία, εξ αφορμής της έλλειψης ρητής νομοθετικής ρύθμισης, αναφορικά με τις βασικές αξιώσεις, την ευθύνη και την αντιπροσωπευτική εξουσία του ναυτικού πράκτο1ρα. Με την παρ. 1 του άρθρου 66 διατυπώνεται ο ορισμός της έννοιας του ναυτικού πράκτορα, με άξονα τη συναντώμενη στην πρακτική των ναυτιλιακών συναλλαγών, διάκριση μεταξύ πράκτορα πλοίου, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή ναυλωτή, και πράκτορα φορτίου, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό ναυλωτή, φορτωτή ή παραλήπτη φορτίου. Ο ναυτικός πράκτορας παρέχει τις υπηρεσίες του δυνάμει σύμβασης ναυτικής πρακτορείας, η οποία συνάπτεται χωρίς να είναι αναγκαία η τήρηση έγγραφου τύπου (παρ. 2). Η ρύθμιση ικανοποιεί το καίριο αίτημα για ταχεία κατάρτιση των ναυτιλιακών συναλλαγών και εναρμονίζεται με τη γενική αρχή του ατύπου των συμβάσεων (άρθρο 158 ΑΚ). Πάντως, κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να ζητήσει την έγγραφη κατάρτιση της σύμβασης (ανάλογου περιεχομένου είναι η περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 8 του π.δ. 219/1991, περί εμπορικών αντιπροσώπων, Α' 81, διόρθωση σφάλματος Α' 98 και Α' 136). Περαιτέρω προβλέπεται ρητά ότι στη σύμβαση ναυτικής πρακτορείας εφαρμόζεται αναλόγως το π.δ. 219/1991, περί εμπορικών αντιπροσώπων, χωρίς να θίγεται η ισχύς ειδικότερων διατάξεων του παρόντος (άρθρο 181) ή άλλων ειδικότερων νομοθετημάτων, όπως του π.δ. 229/1995 (Α' 130), περί ναυτικών πρακτόρων.
Άρθρο 67	Με την παρ. 1 του άρθρου 67 κατοχυρώνονται νομοθετικά οι βασικές αξιώσεις που μπορεί να γεννηθούν υπέρ του ναυτικού πράκτορα, κατά τη λειτουργία της σύμβασης ναυτικής πρακτορείας. Η αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του π.δ. 219/1991, περί εμπορικών αντιπροσώπων, είναι δυνατή εφόσον πληρούνται οι εκεί προβλεπόμενες προϋποθέσεις, καθώς και των διατάξεων του Αστικού Κώδικα για τη σύμβαση εντολής.

	Στην παρ. 2 προβλέπεται ότι ο ναυτικός πράκτορας ευθύνεται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του για κάθε πταίσμα. Αντίστοιχη πρόβλεψη περιέχει το άρθρο 714 ΑΚ για τον εντολοδόχο, συνάγεται δε και από την παρ. 1 του άρθρου 4 του π.δ. 219/1991 για τον εμπορικό αντιπρόσωπο.
Άρθρο 68	Ο ναυτικός πράκτορας ενεργεί στο όνομα και για λογαριασμό του εντολέα του (παρ. 1). Η σύμβαση ναυτικής πρακτορείας μπορεί να θέτει περιορισμούς στην αντιπροσωπευτική εξουσία του ναυτικού πράκτορα, με την έννοια ότι η τελευταία θα καλύπτει ορισμένες μόνο από τις αρμοδιότητές του. Για λόγους προστασίας των συναλλαγών ορίζεται ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι έγκυροι και ισχυροί έναντι τρίτων, με τους οποίους συναλλάσσεται ο ναυτικός πράκτορας, εφόσον αυτοί τους γνώριζαν ή, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων, όφειλαν να τους γνωρίζουν (παρ. 2). Στην παρ. 3 υιοθετείται η εκφρασθείσα κυρίως στην επιστήμη άποψη ότι ο ναυτικός πράκτορας πρέπει να είναι και αντίκλητος του προσώπου, στο όνομα και για λογαριασμό του οποίου ενεργεί. Η αναγνώριση της εν λόγω εξουσίας εξυπηρετεί προφανείς ανάγκες των ναυτιλιακών συναλλαγών, δοθέντος ότι οι δανειστές του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και ιδίως οι παραλήπτες φορτίων συχνά δυσκολεύονται στην ανεύρεση των οφειλετών τους.
Άρθρο 69	Το προτεινόμενο άρθρο αποσαφηνίζει το ειδικό καθεστώς ευθύνης για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο, σε σχέση με το εσωτερικό ναυτικό δίκαιο. Καθίσταται σαφές ότι η Διεθνής Σύμβαση του 1992 αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο, διέπει κατ' αποκλειστικότητα, την ευθύνη, ως προς όλες τις προϋποθέσεις και τις συνέπειές της, σχετικά με τις ζημίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Τυχόν διατάξεις του εθνικού δικαίου, ειδικές ή γενικές (όπως το άρθρο 914 ΑΚ) δεν εφαρμόζονται, ούτε καν συμπληρωματικώς. Η εν λόγω Διεθνής Σύμβαση εφαρμόζεται με την ισχύουσα κάθε φορά μορφή της στην Ελλάδα, άρα σήμερα εφαρμόζεται όπως αυτή έχει τροποποιηθεί, το 2000, ως προς τα εφαρμοζόμενα ποσοτικά όρια ευθύνης. Για τις ζημίες που εκφεύγουν του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης, ενεργοποιούνται καταρχήν οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που ρυθμίζουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη και εφοπλιστή (παρ. 2). Τέλος, αναφορικά με τη διαδικασία περιορισμού και τη σύσταση κεφαλαίου, δυνάμει του άρθρου VI της προαναφερθείσας Διεθνούς Σύμβασης, εφαρμόζονται οι προβλεπόμενοι στο Κεφάλαιο Β του Ένατου Μέρους εσωτερικοί κανόνες.
Άρθρο 70	Το προτεινόμενο άρθρο αποσαφηνίζει το καθεστώς ευθύνης που ισχύει ειδικώς για τις ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, λόγω της κύρωσης από την Ελλάδα της Διεθνούς Σύμβασης του 2001 για την αστική ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 3393/2005 (Α' 242). Η Διεθνής Σύμβαση εφαρμόζεται κατ' αποκλειστικότητα για τις ζημίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, συμπεριλαμβανομένων και των ορισμών των υποχρέων προσώπων. Ποιος θεωρείται εκμεταλλευόμενος το πλοίο κατά την έννοια της παρ. 3 του άρθρου 1 της Διεθνούς Σύμβασης, θα κριθεί με βάση τον προτεινόμενο Κώδικα, και συγκεκριμένα τα άρθρα 59 και 105. Οι προβλεπόμενες στον Κώδικα γενικές διατάξεις ευθύνης ενεργοποιούνται ως προς τις ζημίες που εκφεύγουν του πεδίου εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης. Τέλος, αναφορικά με την ευχέρεια και τη διαδικασία περιορισμού, δυνάμει του άρθρου 6 της προαναφερθείσας Διεθνούς Σύβασης, εφαρμόζονται η Διεθνής Σύμβαση και το πρωτόκολλο της, των ετών 1976/1996, για τον περιορισμό της

	ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις και, ως προς τη διαδικασία, οι προβλεπόμενοι στο Κεφάλαιο Β' του Ένατου Μέρους εσωτερικοί κανόνες.
Άρθρο 71	Το προτεινόμενο άρθρο 71 αφορά στη ρύθμιση της ευθύνης για ζημίες από τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών. Για αυτό το είδος της ευθύνης, υφίσταται η Διεθνής Σύμβαση ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες 2010, η οποία εγκαθιδρύει ειδικό καθεστώς αποζημίωσης για ζημίες από τη μεταφορά μεγάλου αριθμού ετερογενών φορτίων (χύδην ή συσκευασμένων) που χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα ή επιβλαβή και η οποία αναμένεται να κυρωθεί και να τεθεί σε ισχύ στο εγγύς μέλλον. Από τον χρόνο πλήρωσης σωρευτικώς των δύο (2) ανωτέρω προϋποθέσεων (κύρωσης και θέσης διεθνώς σε ισχύ), η ως άνω Διεθνής Σύμβαση θα διέπει την ευθύνη για τις ζημίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Η συμπερίληψη της διάταξης κρίθηκε σκόπιμη για λόγους νομοθετικής πληρότητας, δεδομένης της ανωτέρω επικείμενης κύρωσης. Η διάταξη αναγιγνώσκεται και εφαρμόζεται συνδυαστικώς με τη μεταβατική παρ. 2 του άρθρου 291. Η παρ. 2 αποσαφηνίζει ότι η ρύθμιση της Διεθνούς Σύμβασης, όταν τεθεί σε εφαρμογή, δεν θα αποκλείει την εφαρμογή των άρθρων 49 (ευθύνη πλοιοκτήτη) και 62 (ευθύνη εφοπλιστή), όσον αφορά ζημίες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Αντιθέτως, για τις ζημίες που εντάσσονται στο πεδίο της, η εφαρμογή της Σύμβασης είναι αποκλειστική. Η παρ. 3 αφορά στη ρύθμιση της διαδικασίας του περιορισμού της ευθύνης και της σύστασης κεφαλαίου περιορισμού. Δυνάμει του άρθρου 9 της προαναφερθείσας Σύμβασης, εφαρμόζονται εν προκειμένω οι εσωτερικοί κανόνες του Δεύτερου Κεφαλαίου του Ένατου Μέρους.
Άρθρο 72	Το προτεινόμενο άρθρο 72 αποδίδει την έννοια της σύμβασης ναύλωσης, όπως αυτή έχει επικρατήσει στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική. Η κατά κυριολεξία ναύλωση έχει ως αντικείμενο την παραχώρηση της χρήσης του πλοίου από τον εκναυλωτή στον ναυλωτή, έναντι ανταλλάγματος (που ορίζεται πλέον ρητώς ως ναύλος). Επειδή η διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων αποτελεί τον κύριο, αλλά όχι μοναδικό σκοπό, προς τον οποίο κατατείνει η σύναψη συμβάσεων ναύλωσης, προστέθηκε το χωρίο «άλλο συμφωνηθέντα σκοπό», ώστε το αντικείμενο της σύμβασης ναύλωσης να καθορίζεται ελευθέρως από τη βούληση των συμβαλλομένων μερών. Με βάση την ευρύτερη οριοθέτηση του αντικειμένου της σύμβασης, στην έννοια της ναύλωσης θα εμπίπτουν εφεξής και χρήσεις πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος, οι οποίες εξέφευγαν του πεδίου εφαρμογής της, όπως οι ναυλώσεις πλοίων ως χώρων μόνιμης ή προσωρινής αποθήκευσης πετρελαίου και πετρελαιοειδών ή οι ναυλώσεις γεωτρύπανων.
Άρθρο 73	Το προτεινόμενο άρθρο 73 αποτυπώνει τόσο νομοτεχνικώς (λόγω της θέσης της στην αρχή της γενικής ενότητας), όσο και ουσιαστικώς, την πρωτοκαθεδρία της συμβατικής ελευθερίας των μερών, επί της οποίας εδράζεται η νέα ρύθμιση της κατά κυριολεξία ναύλωσης. Η ρύθμιση είναι σύμφωνη με τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική, σύμφωνα με την οποία δίδεται προτεραιότητα στην ελευθερία των συμβάσεων, ώστε να καλύπτονται οι πολύπλοκες και συνεχώς μεταβαλλόμενες εμπορικές ανάγκες, επιβεβαιώνεται δε από την απουσία κανόνων διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου στον οικείο τομέα. Επειδή ακριβώς σημείο εκκίνησης είναι η δικαιοπρακτική αυτονομία, εξαιρέσεις από την αρχή αυτή πρέπει να προβλέπονται ρητά. Τέτοιες εξαιρέσεις

	αποσκοπούν στην αποτροπή καταστάσεων μη ανεκτών από το αίσθημα δικαίου ή συνθηκών που θα ευνοούσαν την καταχρηστική άσκηση αυτής της ελευθερίας.
Άρθρο 74	Με την παρ. 1 του άρθρου 74 επαναλαμβάνεται η ρύθμιση του ισχύοντος Κώδικα (άρθρο 108) ως προς το καταρχήν άτυπο της σύμβασης ναύλωσης. Σύμφωνα με την απολύτως κρατούσα διεθνή πρακτική, το ναυλοσύμφωνο - που καταρτίζεται στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων - επιτελεί αποδεικτική λειτουργία, αποκλειομένων των μαρτύρων (βλ. και άρθρο 393 ΚΠολΔ). Με την παρ. 2 τυποποιείται ο ισχύων ερμηνευτικός κανόνας ότι, όταν στο πλαίσιο εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης εκδίδεται και φορτωτική, όπως προβλέπουν οι ΚΧΒ, η οποία αποκαλείται φορτωτική ναυλοσυμφώνου και καλύπτει τη θαλάσσια μεταφορά, αυτή διέπει τη σχέση μεταφορέα και τρίτου κομιστή (περ. β) άρθρου 1 ΚΧΒ), ενώ το ναυλοσύμφωνο εξακολουθεί και διέπει, κατά τρόπο αποκλειστικό, τη σχέση εκναυλωτή και ναυλωτή. Για τον λόγο αυτό, ως προς τις σχέσεις με τρίτους, η διάταξη παραπέμπει στις οικείες διατάξεις που διέπουν τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς (άρθρα 117 έως 151). Με την παρ. 3, κυρίως για λόγους σαφήνειας, ορίζεται ότι στο πλαίσιο της συμβατικής ελευθερίας τα συμβαλλόμενα στη σύμβαση ναύλωσης μέρη μπορούν να συμφωνούν ότι η σχέση τους θα διέπεται από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ. Αυτή η ρύθμιση αποτυπώνει τη διεθνή συναλλακτική πρακτική που συνίσταται στην προσθήκη στα ναυλοσύμφωνα της «δεσπόζουσας ρήτρας» (*paramount clause*)· μέσω αυτής, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ καθίστανται εφαρμοστέοι και στη σύμβαση ναύλωσης, βάσει όμως συμβατικής επιλογής και όχι ως αναγκαστικό δίκαιο, όπως συμβαίνει στη θαλάσσια μεταφορά.
Άρθρο 75	Το προτεινόμενο άρθρο 75 εισάγει ερμηνευτικό κανόνα, επί των συμβάσεων ναύλωσης και, με την έννοια αυτή, αποτελεί αναγκαία συμπλήρωση του άρθρου 73. Ειδικότερα, στο πρώτο εδάφιο εισάγονται ερμηνευτικά κριτήρια, κρίσιμα τόσο για την εξηγητική όσο και για τη συμπληρωτική ερμηνεία (αληθής βούληση των μερών, δήλωση αυτής, καλή πίστη, συναλλακτικά ήθη στην οικεία αγορά). Η διάταξη αποτυπώνει τον συγκερασμό υποκειμενικών (άρθρο 173 ΑΚ) και αντικειμενικών κριτηρίων (άρθρο 200 ΑΚ), σε μια ενιαία ρύθμιση, όπως έχει ήδη επιτευχθεί νομολογιακά, κατά την εφαρμογή των ως άνω (αδοκίμως διασπασμένων) διατάξεων του Αστικού Κώδικα. Στο πλαίσιο του εν λόγω συγκερασμού, προτεραιότητα δίδεται (κατ' επιταγή της ιδιωτικής αυτονομίας) στην αληθινή βούληση των συμβαλλομένων μερών, όχι ως εσωτερικό/ψυχολογικό γεγονός, αλλά όπως αυτή δεσμευτικώς δηλώθηκε στους όρους του ναυλοσυμφώνου. Επειδή πρόκειται για απευθυντέες δηλώσεις βούλησης, κρίσιμο είναι το κοινό για τα συμβαλλόμενα μέρη νόημα, δεδομένων των συγκεκριμένων συνθηκών που πλαισιώνουν την εξεταζόμενη σύμβαση ναύλωσης. Συνεπώς, τα αντικειμενικά κριτήρια της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών πρέπει να υπηρετούν τη διατήρηση της ατομικότητας της σύμβασης, λαμβάνοντας υπόψη τα έννομα συμφέροντα των συμβαλλομένων μερών και μόνο (εκναυλωτή και ναυλωτή). Στον σκοπό αυτό κατατείνει η ρητή νομοθετική αναφορά στα συναλλακτικά ήθη της οικείας αγοράς: ως τέτοια νοείται η ειδική ναυλαγορά για το συγκεκριμένο είδος πλοίου και φορτίου. Για να αποτρέπεται η μεταβολή της σημασίας και της αποστολής της σύμβασης, η αναζήτηση της αληθούς βούλησης πρέπει να λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο αυτής της αγοράς αναφοράς, με βάση τις εκεί συνήθεις πρακτικές και το νόημα που αποδίδει στην ορολογική αποτύπωση αυτών ο εκεί δραστηριοποιούμενος θαλάσσιος

	επιχειρηματίας. Το δεύτερο εδάφιο συμπληρώνει το ενιαίο μεθοδολογικό υπόβαθρο ερμηνείας της σύμβασης ναύλωσης με δύο ακόμη ερμηνευτικούς κανόνες: πρώτον, ότι πάντοτε επιδιώκεται η διάσωση της σύμβασης ως όλου, κατά συνέπεια θα πρέπει να αποφεύγονται ερμηνείες καταργητικές όρων της, και, δεύτερον, ότι προτάσσεται η συστηματική ερμηνεία των όρων της σύμβασης, όπως αυτοί έχουν εκφραστεί στο συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο. Επιδιώκεται με την εν λόγω ρύθμιση η ερμηνευτική αντιμετώπιση ασαφειών ή αντιφάσεων που κατά κανόνα ανακύπτουν λόγω της άκρας ταχύτητας με την οποία διεξάγεται η διαπραγμάτευση της σύμβασης ναύλωσης και του λεπτομερειακού χαρακτήρα των συμφωνούμενων όρων.
Άρθρο 76	Το προτεινόμενο άρθρο 76 εισάγει σύγχρονες ρυθμίσεις σε περίπτωση πολυδιάσπασης της οικονομικής εκμετάλλευσης του πλοίου, όταν δηλαδή λαμβάνουν χώρα διαδοχικές συμβάσεις ναύλωσης (αρχική ναύλωση, πρώτη υπεναύλωση κ.λπ.) του ιδίου ή διαφορετικού τύπου. Στην παρ. 1 αντανακλάται η σύγχρονη ναυτιλιακή πρακτική, σύμφωνα με την οποία η υπεναύλωση πλοίου καταρχήν επιτρέπεται, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στη σύμβαση ναύλωσης. Παρά τη μέχρι τώρα έλλειψη ρύθμισης, η υπεναύλωση γινόταν ήδη ερμηνευτικώς δεκτή. Δυνάμει της παρ. 2, ο υπεναυλωτής καθίσταται υπόχρεος έναντι του αρχικού εκναυλωτή για την τήρηση των υποχρεώσεων που υπέχει ο ναυλωτής και απορρέουν από τον παρόντα Κώδικα, ευθύνεται συνεπώς έναντι του αρχικού εκναυλωτή για τυχόν μη εκπλήρωση ή πλημμελή εκπλήρωση αυτών. Μεταξύ του αρχικού εκναυλωτή και του υπεναυλωτή δεν δημιουργείται συμβατικός δεσμός. Η ρύθμιση ρητώς αναφέρεται στις νόμιμες και όχι στις συμβατικές υποχρεώσεις του ναυλωτή, λαμβανομένου υπόψη ότι οι τύποι της αρχικής και δεύτερης ναύλωσης μπορεί να διαφέρουν. Αντίστροφα, ο ναυλωτής ευθύνεται αντικειμενικώς έναντι του εκναυλωτή για υπαίτιες πράξεις ή παραλείψεις του υπεναυλωτή (ιδίως ζημία επί του πλοίου, ευθύνη έναντι τρίτων και οικονομική ζημία λόγω καθυστερημένης επαναπαράδοσης πλοίου). Στην παρ. 3 ρυθμίζεται η περίπτωση κατά την οποία ο ναυλωτής βρίσκεται σε υπερημερία ως προς την καταβολή του ναύλου στον εκναυλωτή και δίδεται η ευχέρεια στον τελευταίο, προς διασφάλιση της αξίωσής του, περί ναύλου, να αξιώσει από τον υπεναυλωτή την καταβολή του υπεναύλου σε αυτόν, κατόπιν ειδοποίησής του με οποιονδήποτε τρόπο· η εν λόγω ειδοποίηση αναφέρει την ύπαρξη και το ποσό της απαίτησης του εκναυλωτή στον συγκεκριμένο χρόνο και περιέχει κλήση προς τον υπεναυλωτή για απευθείας καταβολή στον εκναυλωτή. Προβλέπεται εκ του νόμου, κατά τρόπο ρηξικέλευθο και άμεσα εξασφαλιστικό για τον εκναυλωτή, ευθεία αξίωση του εκναυλωτή εναντίον του υπεναυλωτή από τον χρόνο της ειδοποίησης, για το ποσό του υπεναύλου που ο υπεναυλωτής οφείλει στον ναυλωτή. Με την ως άνω ρύθμιση, επιτυγχάνεται στάθμιση μεταξύ αφενός του αιτήματος προστασίας του εκναυλωτή από αντισυμβατική συμπεριφορά ή συμπαγνία του αρχικού ναυλωτή, αφετέρου προστασίας του υπεναυλωτή από τον κίνδυνο διπλής καταβολής.
Άρθρο 77	Στην παρ. 1 περιγράφονται τα κύρια είδη ναύλωσης σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική. Ρητώς αποσαφηνίζεται για πρώτη φορά το καθεστώς της ναύλωσης γυμνού σκάφους και εντάσσεται ως υποκατηγορία της σύμβασης ναύλωσης, με συνέπεια την εφαρμογή σε αυτήν, τόσο των οικείων ειδικών διατάξεων, όσο και του γενικού μέρους. Αναγνωρίζεται επίσης νομοθετικά για πρώτη φορά η ναύλωση-πλαίσιο (*contract of*

	affreightment - ενίοτε απαντώμενη στη θεωρία και νομολογία ως σύμβαση εργολαβικής μεταφοράς φορτίων ή ναύλωση χωρητικότητας). Η απαρίθμηση των τύπων ναύλωσης δεν είναι εξαντλητική, καθόσον η συνεχώς εξελισσόμενη ναυτιλιακή πρακτική δημιουργεί υβριδικές συμβατικές μορφές για να ικανοποιήσει τις διαρκώς μεταβαλλόμενες μεταφορικές ανάγκες. Στην παρ. 2 λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες ναυτιλιακές συνήθειες και ορίζεται ότι μία σύμβαση ναύλωσης επιτρέπεται να έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά ή να συνδυάζει χαρακτηριστικά από διάφορα είδη ναύλωσης (όπως το *time charter trip*, μορφή δηλαδή ναύλωσης που δανείζεται χαρακτηριστικά, τόσο από τη ναύλωση κατά χρόνο, όπως ο τρόπος υπολογισμού και καταβολής ναύλου, όσο και από τη ναύλωση κατά ταξίδι, όπως η εκτέλεση ενός ταξιδιού με ορισμένους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης). Για τις προαναφερθείσες μη ρυθμιζόμενες συμβατικές μορφές, η παρ. 3 εισάγει ερμηνευτικό κανόνα, σύμφωνα με τον οποίο, σε περίπτωση αμφιβολίας, οι εφαρμοστέοι κανόνες θα επιλεγούν με βάση τα κύρια χαρακτηριστικά της σύμβασης, όπως αυτά διαμορφώθηκαν με τη συμφωνία των μερών. Στην παρ. 4 επαναλαμβάνεται η επιτυχής ρύθμιση του ισχύοντος Κώδικα, στην οποία αντανακλάται και η σύγχρονη συναλλακτική πρακτική, ότι η σύμβαση ναύλωσης επιτρέπεται να είναι ολική ή μερική. Εξειδικεύεται περαιτέρω στην παρ. 5, όπου ορίζεται ότι η μερική ναύλωση μπορεί να συμφωνείται, είτε ως ναύλωση συγκεκριμένων αποθηκευτικών χώρων του πλοίου (όπως οι υπ' αρ. 1 και 2 δεξαμενές), είτε ως ποσοστό της συνολικής μεταφορικής ικανότητας του πλοίου (όπως το πενήντα τοις εκατό (50%) της μεταφορικής του δυνατότητας). Εξυπακούεται ότι οποιοσδήποτε άλλος προσδιορισμός στο πλαίσιο μερικής ναύλωσης είναι δυνατός (όπως πενήντα χιλιάδες [50.000] μετρικοί τόνοι από τους εκατό χιλιάδες [100.000] μετρικούς τόνους μεταφορικής ικανότητας του πλοίου). Οι εφαρμοστέοι κανόνες σε κάθε περίπτωση θα καθοριστούν με βάση τα κύρια χαρακτηριστικά της σύμβασης. Έτσι, ενδεικτικά, στη ναύλωση θυρίδων για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (*slot charterparty*) θα εφαρμοστούν κατά κανόνα οι διατάξεις περί χρονοναύλωσης. Τέλος, η παρ. 6 εισάγει συμπληρωματικό κανόνα οριζόντιας εφαρμογής, σύμφωνα με τον οποίο οι διατάξεις του «γενικού μέρους», περί σύμβασης ναύλωσης, ήτοι τα άρθρα 78 έως 92, εφαρμόζονται σε κάθε είδος ναύλωσης, εκτός εάν ρητά ορίζεται διαφορετικά. Ο κανόνας αυτός αποτρέπει τη νομοτεχνική επανάληψη και εξασφαλίζει την ομοιόμορφη ρύθμιση των ενιαίων πτυχών της σύμβασης, χωρίς να θίγονται οι ιδιαιτερότητες του εκάστοτε είδους.
Άρθρο 78	Στην παρ. 1 περιγράφεται η θεμελιώδης υποχρέωση του εκναυλωτή να «παραδώσει», ήτοι να παραχωρήσει τη χρήση του συμφωνημένου πλοίου, στον ναυλωτή κατά τόπο και χρόνο, σύμφωνα με όσα έχουν συμφωνηθεί στη σύμβαση ναύλωσης, αφού προηγηθεί ειδοποίηση προς τούτο. Στην περίπτωση που το πλοίο δεν εξατομικεύεται στη σύμβαση ναύλωσης, το δικαίωμα επιλογής ανήκει – σύμφωνα με την παρ. 2- στον εκναυλωτή. Αυτονοήτως, εάν τα τεχνικά ή άλλα χαρακτηριστικά του υπό ναύλωση πλοίου έχουν συμφωνηθεί στη σύμβαση ναύλωσης, η επιλογή του εκναυλωτή περιορίζεται από αυτά. Στην παρ. 3 αναγνωρίζεται το δικαίωμα του ναυλωτή, σε περίπτωση που οι όροι της σύμβασης ναύλωσης, περί παράδοσης του πλοίου στον συμφωνημένο τόπο και χρόνο, δεν τηρηθούν, ή είναι βέβαιο ότι δεν δύνανται να τηρηθούν (ιδίως όταν δεν είναι εφικτό το πλοίο να διανύσει εντός του αναγκαίου χρόνου την απόσταση από τη θέση που βρίσκεται στον συμφωνημένο τόπο

	παράδοσης), να καταγγείλει τη σύμβαση λόγω σπουδαίου λόγου, οπότε εφαρμόζεται το άρθρο 90. Η ως άνω διάταξη ενδοτικού δικαίου αποδίδει σε μεγάλο βαθμό τη συνήθως απαντώμενη στα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα *cancelling clause*. Εάν η καταγγελία οφείλεται σε υπαιτιότητα του εκναυλωτή, δεν αποκλείεται η αποκατάσταση της ζημίας του ναυλωτή κατά τις κοινές διατάξεις. Στην παρ. 4 επιβεβαιώνεται ο προσωποπαγής χαρακτήρας της σύμβασης ναύλωσης, ειδικά ως προς το πρόσωπο του εκναυλωτή: δεν επιτρέπεται η εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης από άλλο τρίτο πρόσωπο, εκτός εάν συναινεί ο ναυλωτής.
Άρθρο 79	Στην παρ. 1 οριοθετείται μία εκ των βασικών υποχρεώσεων του εκναυλωτή, αυτή της παραχώρησης αξιόπλοου πλοίου. Η ρύθμιση διαφοροποιείται από το ισχύον καθεστώς, ώστε να επιτευχθεί συντονισμός με την αντίστοιχη ρύθμιση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ (παρ. 1 άρθρου 3)· η υποχρέωση του εκναυλωτή συνίσταται πλέον, κατ' αναγκαστικό δίκαιο, στην επίδειξη της προσήκουσας επιμέλειας, ώστε το ναυλωμένο πλοίο να είναι αξιόπλοο ως προς τη συμφωνημένη χρήση πριν και κατά την έναρξη του πλου. Το περιεχόμενο αυτής μπορεί να επιταθεί σε βάρος του εκναυλωτή, όχι όμως να αμβλυνθεί υπέρ αυτού. Ως αξιοπλοΐα νοείται παγίως τόσο η υλική, όσο και η νομική. Η υλική αξιοπλοΐα καταλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την ασφαλή πλεύση («ναυτική καταλληλότητα») του πλοίου κατά τον προορισμό του (κατασκευή, αντοχή, ευστάθεια, συντήρηση, εξοπλισμός, συστήματα ασφάλειας, πλήρωμα, τρόφιμα και εφόδια, καύσιμο κίνησης και λιπαντικά), ώστε να εκτελεστεί η σύμβαση ναύλωσης. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η καταλληλότητα προς τη διατήρηση του φορτίου. Ως νομική αξιοπλοΐα νοείται η κατοχή από το πλοίο όλων των εγγράφων και πιστοποιητικών, που απαιτούνται για την εκτέλεση της σύμβασης, όπως επίσης και η απουσία βαρών ή ελαττωμάτων, η ύπαρξη των οποίων θα εμπόδιζαν την έναρξη ή τη συνέχιση των πλόων (ιδίως απαγόρευση απόπλου, συντηρητική κατάσχεση και κωλυσιπλοΐα). Κρίσιμο χρονικό σημείο επίδειξης της προσήκουσας επιμέλειας είναι το χρονικό διάστημα πριν από και κατά την έναρξη κάθε πλου στο πλαίσιο της σύμβασης ναύλωσης, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για υπό έρμα ή έμφορτο πλου. Σε σχέση με τον έμφορτο πλου η υποχρέωση αξιοπλοΐας ισχύει για το χρονικό διάστημα από την έναρξη φόρτωσης έως τον απόπλου του πλοίου. Το μέτρο της προσήκουσας επιμέλειας κρίνεται με αντικειμενικά κριτήρια, δηλαδή με βάση την επιμέλεια του μέσου συνετού εκπροσώπου του συγκεκριμένου επαγγελματικού κλάδου. Αν το πλοίο είναι αξιόπλοο κατά τον απόπλου, ο εκναυλωτής έχει εκπληρώσει την υποχρέωσή του ακόμη και εάν εμφανιστεί επιγενόμενη αναξιοπλοΐα· στην τελευταία περίπτωση, ευθύνη του εκναυλωτή με βάση το άρθρο 85 δεν αποκλείεται. Στην παρ. 2 επισημαίνεται ότι όταν δεν τηρούνται επιπρόσθετοι συμφωνηθέντες όροι, οι οποίοι δεν εμπίπτουν στην έννοια της αξιοπλοΐας (ιδίως ταχύτητα πλοίου και κατανάλωση καυσίμου), ο χαρακτηρισμός του πλοίου ως αξιόπλοου δεν θίγεται. Η διάκριση έχει σημασία ως προς την επίκληση των λόγων απαλλαγής από την ευθύνη (όταν τυγχάνουν εφαρμογής οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ). Η παρ. 3 αναφέρεται στην «καταλληλότητα του πλοίου προς διατήρηση του φορτίου», η οποία άλλωστε αποτελεί έκφανση της υλικής αξιοπλοΐας. Αποσαφηνίζεται ότι, σε περίπτωση που απαιτούνται ειδικά μέτρα συντήρησης του συγκεκριμένου φορτίου και τα μέτρα αυτά δεν έχουν γνωστοποιηθεί εγκαίρως και με σαφήνεια από τον φορτωτή ή

	τον ναυλωτή, ο εκναυλωτής δεν φέρει ευθύνη λόγω απώλειας ή βλάβης στο φορτίο, αιτιωδώς συνδεόμενης με την παράλειψη αυτή.
Άρθρο 80	Στην παρ. 1 περιγράφεται μια βασική υποχρέωση του εκναυλωτή σε σχέση με τη λειτουργία και την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, ήτοι η υποχρέωσή του να εξασφαλίσει πλοίο καθ' όλα έτοιμο προς φόρτωση του φορτίου στον συμφωνημένο χρόνο και στον συμφωνημένο τόπο. Μη εκπλήρωση αυτής μπορεί να ενεργοποιήσει τα άρθρα 85, 91 ή 92. Στην παρ. 2 η ανωτέρω υποχρέωση συμπληρώνεται με τη δευτερεύουσα υποχρέωση του εκναυλωτή να αποστείλει, με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο, προσήκουσα ειδοποίηση προς τον ναυλωτή ή προς άλλα υποδεικνυόμενα από τον τελευταίο πρόσωπα (ιδίως τον πράκτορα του πλοίου ή του ναυλωτή, τον φορτωτή και άλλους βοηθούς εκπλήρωσης αυτών των προσώπων) σε σχέση με την ετοιμότητα του πλοίου. Στην παρ. 3 ορίζεται ότι η υποχρέωση της παρ. 2 ισχύει και κατά την άφιξη του πλοίου στον λιμένα εκφόρτωσης. Σε αυτή την περίπτωση υποδεικνυόμενος από το ναυλωτή παραλήπτης της ειδοποίησης ετοιμότητας ενδέχεται να είναι ο παραλήπτης του φορτίου και ο κομιστής της φορτωτικής ή άλλου εγγράφου μεταφοράς. Ως ετοιμότητα νοείται η καταρχήν πλήρης ετοιμότητα του πλοίου από άποψη τόσο υλική/πραγματική (ιδίως καθαριότητα αποθηκευτικών χώρων και καλή λειτουργία φορτωτικών μέσων), όσο και νομική, σε σχέση δηλαδή με την κατοχή όλων των απαραίτητων πιστοποιητικών και εγγράφων για τη φόρτωση και την εκφόρτωση του φορτίου, όπως εν ισχύι πιστοποιητικά ασφαλείας, τα οποία έχουν εκδοθεί και επικαιροποιηθεί από τον νηογνώμονα του πλοίου. Η υποχρέωση ετοιμότητας πάντως σχετικοποιείται ανάλογα με τους όρους της συγκεκριμένης ναύλωσης και τις εκάστοτε πραγματικές συνθήκες. Εάν, λόγου χάρη, έχει συμφωνηθεί ότι δεν θα χρησιμοποιηθούν τα φορτωτικά μέσα του πλοίου για τη φόρτωση του φορτίου, τυχόν βλάβη σε αυτά δεν θίγει την κατάσταση ετοιμότητας του πλοίου. Ορίζεται ότι, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά στη σύμβαση ναύλωσης, η ειδοποίηση ετοιμότητας μπορεί να δίδεται με οποιοδήποτε πρόσφορο τρόπο (ιδίως επιστολή, τηλεομοιοτυπία και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο), ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις. Η εγκυρότητα της ειδοποίησης ετοιμότητας δεν εξαρτάται από την αποδοχή της από τον αποδέκτη της, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στη σύμβαση ναύλωσης. Επίσης, διαδικαστικής μορφής ενέργειες (ιδίως άνοιγμα αποθηκευτικών χώρων του πλοίου) δεν επηρεάζουν καταρχήν την εγκυρότητα της ειδοποίησης ετοιμότητας.
Άρθρο 81	Με το προτεινόμενο άρθρο 81, και σε αντιστοιχία με το άρθρο 3 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, προβλέπεται η υποχρέωση του εκναυλωτή, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον ναυλωτή, να εκδώσει φορτωτική με λήπτη πρόσωπο που του υποδεικνύει ο τελευταίος. Η διάταξη αποτυπώνει συνήθη διεθνή πρακτική, που λαμβάνει τη μορφή της έκδοσης φορτωτικής ναυλοσυμφώνου. Για λόγους νομοθετικής οικονομίας, ως προς το περιεχόμενο και τις λειτουργίες της εν λόγω φορτωτικής, γίνεται παραπομπή στη λεπτομερή ρύθμιση της θαλάσσιας φορτωτικής, στο κεφάλαιο της θαλάσσιας μεταφοράς.
Άρθρο 82	Το προτεινόμενο άρθρο 82 εκσυγχρονίζει την ισχύουσα ρύθμιση, αποτυπώνοντας τη διεθνή πρακτική. Η επί του καταστρώματος φόρτωση καταρχήν απαγορεύεται, εισάγονται όμως δύο εξαιρέσεις: (α) διαφορετική συμφωνία των μερών, η οποία θα

	πρέπει να είναι ρητή και (β) συνήθης ναυτιλιακή πρακτική. Η δεύτερη εξαίρεση αναφέρεται σε περιπτώσεις όπου, τόσο η κατασκευή του σκάφους (όπως του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων), όσο και του μέσου συσκευασίας ή συγκέντρωσης των πραγμάτων (εμπορευματοκιβωτίου ή άλλου παρόμοιου μέσου), προσφέρονται για τέτοιου είδους μεταφορά και πράγματι χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτό κατά τη συνήθη ναυτιλιακή πρακτική. Στο παράδειγμα της ναύλωσης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεν υφίσταται καν η έννοια του καταστρώματος, η δε φόρτωση του εμπορευματοκιβωτίου εντός ή εκτός κύτους είναι κυρίως αποτέλεσμα του σχεδιασμού των δρομολογίων. Αντίστοιχη, στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς, είναι η ρύθμιση του άρθρου 135.
Άρθρο 83	Με το προτεινόμενο άρθρο 83 επαναλαμβάνεται η ρυθμιζόμενη ήδη, και παγίως προβλεπόμενη στα πρότυπα ναυλοσύμφωνα, απαγόρευση μεταφόρτωσης του φορτίου από τον εκναυλωτή, εκτός εάν υπάρχει ρητή διαφορετική συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ή εάν η μεταφόρτωση επιβάλλεται από τις περιστάσεις, όπως σε περίπτωση σοβαρής ζημίας στο πλοίο, η επισκευή της οποίας απαιτεί την εκφόρτωση του φορτίου, καθώς και σε περίπτωση επιγενόμενης αναξιοπλοΐας του πλοίου, όταν αυτή είναι αδύνατο να αποκατασταθεί, χωρίς την εκφόρτωση του φορτίου. Η διάταξη βασίζεται στην παραδοχή ότι τα συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν η ναύλωση να εκτελεστεί με το συγκεκριμένο πλοίο, ή με πλοίο με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, οπότε κατ' αρχήν απαγορεύεται η εκτέλεσή της με άλλο πλοίο, το οποίο θα καθίστατο εφικτό εάν επιτρεπόταν η μεταφόρτωση του φορτίου από τον εκναυλωτή. Σε περίπτωση που επιτρέπεται η μεταφόρτωση του φορτίου σύμφωνα με τη συμφωνία των μερών, το κόστος της μεταφόρτωσης, εκτός διαφορετικής συμφωνίας, θα βαρύνει το μέρος που έχει συμβατικώς αναλάβει τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου.
Άρθρο 84	Στην παρ. 1 του άρθρου 84 προβλέπεται η υποχρέωση του εκναυλωτή να παραδώσει το φορτίο στον ναυλωτή ή στο υποδεικνυόμενο από τον τελευταίο πρόσωπο. Ο προσδιορισμός του παραλήπτη εξαρτάται κυρίως από αν έχει εκδοθεί έγγραφο μεταφοράς και ποιο είναι αυτό. Για τον λόγο αυτό, εξειδικεύοντας την προαναφερθείσα ρύθμιση, η παρ. 2 προβλέπει ότι, αν στο πλαίσιο ναύλωσης, έχει εκδοθεί φορτωτική ή άλλο ισοδύναμο έγγραφο μεταφοράς, ο εκναυλωτής υποχρεούται προς παράδοση στο νομιμοποιούμενο κατά τις διατάξεις της θαλάσσιας μεταφοράς πρόσωπο (άρθρα 121, 126, παρ. 3 άρθρου 127 και παρ. 1 και 3 άρθρου 144). Η παρ. 3 ρυθμίζει το συχνά εμφανιζόμενο στην πράξη ζήτημα της παράδοσης του φορτίου από τον εκναυλωτή, σε συμμόρφωση των οδηγιών του ναυλωτή, σε μη νομιμοποιούμενο πρόσωπο, ήτοι κατά παράβαση της παρ. 2. Στην πράξη το ζήτημα αντιμετωπίζεται συμβατικά, ήτοι με την παροχή επιστολής αποζημίωσης (*letter of indemnity – LOI*) από τον ναυλωτή στον εκναυλωτή, η εγκυρότητα και η αποτελεσματικότητα της οποίας αποτελούν διεθνώς εριζόμενα ζητήματα. Η ρηξικέλευθη διάταξη της παρ. 3 (η οποία είναι και συνεπής με τη διάταξη του άρθρου 90) καθιστά τον ναυλωτή υπεύθυνο να αποκαταστήσει κάθε ζημία του εκναυλωτή, αιτιωδώς συνδεόμενη με την ως άνω συμμόρφωση (ιδίως λόγω αποζημίωσης του νομιμοποιούμενου προς παραλαβή του φορτίου προσώπου λόγω καθυστέρησης προς επίλυση του ζητήματος ως προς την ταυτότητα του νομιμοποιούμενου παραλήπτη).
Άρθρο 85	Η νέα ρύθμιση της ευθύνης του εκναυλωτή απεκδύεται τον αναγκαστικό χαρακτήρα

	που χαρακτήριζε την ισχύουσα ρύθμιση, συντονίζοντας το βήμα με τα κρατούντα σε αλλοδαπές έννομες τάξεις αναφοράς. Η μεταρρύθμιση αυτή συνιστά το βασικό καινοτόμο στοιχείο της διάταξης. Κατά τα λοιπά, ως προς την ουσία, το καθεστώς ευθύνης διαμορφώνεται (ως ενδοτική πλέον ρύθμιση) σε αντιστοιχία με τα ισχύοντα στη θαλάσσια μεταφορά, δεδομένης της συχνής (νομικής και πραγματικής) συνύπαρξης των δύο συμβάσεων και της συνακόλουθης ανάληψης, από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, των ρόλων τόσο του εκναυλωτή, όσο και του μεταφορέα. Ειδικότερα: Στην παρ. 1 του άρθρου 85 επί της ουσίας επεκτείνεται διά παραπομπής η ρύθμιση των άρθρων 3, 4, 4β και 6 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και στη ναύλωση, και με αυτόν τον τρόπο θεσπίζεται ενιαίο καθεστώς ευθύνης του εκναυλωτή και του θαλάσσιου μεταφορέα σε σχέση με τη ζημία ή βλάβη στο φορτίο. Ειδικότερες διατάξεις του παρόντος (όπως το άρθρο 89, σε σχέση με την παρ. 2 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ) υπερισχύουν, εκτός εάν τα μέρη συμφωνήσουν διαφορετικά. Στην παρ. 2 επισημαίνεται, για λόγους σαφήνειας, ότι ο περιορισμός της ευθύνης που προβλέπεται στην παρ. 5 του άρθρου 4 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ εφαρμόζεται και στην περίπτωση της ευθύνης του εκναυλωτή. Στην παρ. 3 ορίζεται ότι ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε άλλη ζημία που υφίσταται ο ναυλωτής (εκτός δηλαδή από την απώλεια ή βλάβη του φορτίου και κάθε άλλη σχετιζόμενη με το φορτίο ζημία), λόγω υπαίτιας αδυναμίας εκτέλεσης ή πλημμελούς εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης. Ευθύνη του εκναυλωτή θεμελιώνεται (κατ' απόδοση προϋφιστάμενης ρύθμισης) και για κάθε ζημία που υφίσταται ο ναυλωτής λόγω ανακριβών δηλώσεων του πρώτου σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου, ιδίως τη χωρητικότητα και την ταχύτητά του. Οι ανακριβείς δηλώσεις πρέπει να συνδέονται αιτιωδώς με την πρόκληση της ζημίας για να θεμελιώσουν αξίωση αποζημίωσης. Οι ανακριβείς δηλώσεις συνιστούν, εξάλλου, σπουδαίο λόγο καταγγελίας της σύμβασης ναύλωσης από τον ναυλωτή, ανεξαρτήτως επέλευσης ζημίας, εφόσον υπερβαίνουν το εύλογο μέτρο κατά τα συναλλακτικά ήθη της οικείας αγοράς. Ως εύλογο μέτρο θεωρείται κατ' αρχήν το πέντε στα εκατό (5/100), αλλά σε κάθε περίπτωση η τελική κρίση ως προς την εκπλήρωση αυτής της προϋπόθεσης θα εκτιμάται ad hoc, με βάση τις ειδικές συνθήκες και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως η ηλικία του πλοίου, εάν έχει πρόσφατα περάσει δεξαμενισμό, το μέγεθός του (επί παραδείγματι, στα μικρότερα πλοία το εύλογο μέτρο μπορεί να είναι τρία στα εκατό [3/100] και στα μεγαλύτερα εφτά στα εκατό [7/100]). Οι δηλώσεις δεν θεωρούνται ανακριβείς, και άρα δεν συνιστούν λόγο καταγγελίας, όταν η μη επίτευξή τους (ιδίως της ταχύτητας) οφείλεται στην εφαρμογή κανόνων αναγκαστικού δικαίου, όπως για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Στην παρ. 4 ορίζεται ότι οι παρ. 1, 2 και 3 είναι διατάξεις ενδοτικού δικαίου και τα μέρη μπορούν με τη συμφωνία τους να αποκλίνουν εν όλω ή εν μέρει από αυτές. Αν και ο ενδοτικός χαρακτήρας συνάγεται ευχερώς από το άρθρο 73, η επανάληψη κρίθηκε επί της αρχής και νομοτεχνικώς αναγκαία εν προκειμένω, λόγω των προϋφιστάμενων αναγκαστικού δικαίου διατάξεων που διείπαν το καθεστώς ευθύνης του εκναυλωτή. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 332 ΑΚ, δηλαδή η απαγόρευση σύναψης απαλλακτικών ρητρών για δόλο ή βαριά αμέλεια, εφαρμόζεται πάντως και στη σύμβαση ναύλωσης.
Άρθρο 86	Το προτεινόμενο άρθρο 86 αφορά στην κυριότερη υποχρέωση του ναυλωτή, ήτοι την υποχρέωση καταβολής ναύλου. Η παρ. 1 αποτυπώνει τον κανόνα της συμβατικής

	ελευθερίας, στο πλαίσιο της οικείας ναύλωσης, ως προς τον καθορισμό, τον υπολογισμό και την καταβολή του ναύλου. Η ρύθμιση συντονίζει το βήμα με την απολύτως κρατούσα διεθνή πρακτική: στη μεγαλύτερη πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων συμφωνούνται ειδικότερες ρήτρες σε σχέση με τον υπολογισμό και την καταβολή του ναύλου. Ελλείψει συμφωνίας ως προς την καταβολή, εφαρμόζονται οι προβλεπόμενες για κάθε τύπο ναύλωσης ενδοτικές ρυθμίσεις (άρθρα 95, 105 και 110). Στη παρ. 2 εισάγεται προστατευτική ρύθμιση για τα δικαιώματα του εκναυλωτή. Σε περίπτωση μη καταβολής ναύλου ή άλλων οφειλών που απορρέουν από τη σύμβαση ναύλωσης, όπως, τα ενδεικτικά αναφερόμενα, εν γένει λιμενικά έξοδα και τέλη, έξοδα πλοήγησης και ρυμούλκησης, συνεισφορά σε γενική αβαρία, οφειλόμενη αποζημίωση λόγω (μερικής) απώλειας ή ζημίας στο φορτίο σε περίπτωση ευθύνης του ναυλωτή, ο εκναυλωτής εξοπλίζεται με δικαίωμα μεσεγγύησης του φορτίου. Η λύση της δικαστικής μεσεγγύησης, αφού εξετάσθηκαν και άλλες ουσιαστικές και δικονομικές δυνατότητες, όπως η αναγνώριση δικαιώματος νομίμου ενεχύρου στο φορτίο και στο καύσιμο κίνησης, όταν αυτό ανήκει στον εκναυλωτή, προκρίθηκε ως η πιο δίκαια και αυτή που διασφαλίζει την ισόρροπη προστασία των αντιτιθέμενων συμφερόντων. Στην παρ. 3 εξειδικεύεται περαιτέρω η ανωτέρω ρύθμιση περί δικαστικής μεσεγγύησης: ο εκναυλωτής διορίζεται από το αρμόδιο δικαστήριο μεσεγγυούχος του φορτίου, σύμφωνα με τις διατάξεις περί δικαστικής μεσεγγύησης του ΚΠολΔ. Παράλληλα ορίζεται στην παρ. 4 ότι, εάν υπάρχει φανερή ανάγκη, ή, εάν η διατήρηση του φορτίου είναι δυσχερής λόγω της φύσης και του είδους του (ιδίως σε σχέση με ευπαθές φορτίο) ή για λόγους οικονομικούς, μετά από αίτημα του εκναυλωτή, το μονομελές πρωτοδικείο μπορεί να διατάξει, κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, την εκποίηση του φορτίου με εκούσιο πλειστηριασμό, ορίζοντας συγχρόνως τους όρους διενέργειας αυτού. Η δικονομική δυνατότητα στις καθοριζόμενες περιπτώσεις περί εκποίησης του φορτίου μέσω διενέργειας εκούσιου πλειστηριασμού έχει ως σκοπό την ταχεία εκκαθάριση των απαιτήσεων και την απελευθέρωση του πλοίου, στο οποίο τις περισσότερες φορές θα έχει παραμείνει το φορτίο. Η διασφάλιση της προστασίας των συμφερόντων του ναυλωτή και των δικαιούχων του φορτίου επιτυγχάνεται μέσω της δικαστικής κρίσης. Η προστασία των συμφερόντων του εκναυλωτή επιρρωνύεται με την πρόβλεψη της παρ. 5, ότι η αξίωσή του για τον ναύλο, οι λοιπές αξιώσεις, η αμοιβή και τα έξοδά του ως μεσεγγυούχου, ικανοποιούνται από το εκπλειστηρίασμα προνομιακά, πριν από οποιαδήποτε άλλη απαίτηση, στην περίπτωση που υπάρχουν και άλλες αναγγελθείσες απαιτήσεις. Στην παρ. 6 προβλέπεται η σύσταση νόμιμου ενεχύρου στο καύσιμο κίνησης που βρίσκεται στο πλοίο, όταν αυτό κατά κυριότητα ανήκει στον ναυλωτή για τη διασφάλιση των ανωτέρω αξιώσεων. Αυτή η προστασία συνοδεύεται με την εισαγωγή τεκμηρίου ότι το καύσιμο κίνησης, το οποίο παραγγέλλεται από τον ναυλωτή και παραδίδεται στο πλοίο, στο πλαίσιο εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης (συνήθως θα αποτελεί σύμβαση ναύλωσης κατά χρόνο), ανήκει κατά κυριότητα στον ναυλωτή. Το τεκμήριο είναι μαχητό και συνεπώς ο ναυλωτής έχει δικαίωμα ανταπόδειξης. Η προστασία των αξιώσεων του εκναυλωτή διασφαλίζεται και με την παρ. 7. Ο εκναυλωτής, στις περιπτώσεις της παρ. 2, δικαιούται, επίσης, να αρνηθεί την προσέγγιση του πλοίου στον προβλήτα και τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του φορτίου.

	Με τις παρ. 6 και 7 επιχειρείται, προκειμένου για την εξασφάλιση των δικαιωμάτων του εκναυλωτή έναντι δύστροπων ή αφερέγγυων ναυλωτών, προστασία αντίστοιχη με αυτήν που παρέχεται από προδιατυπωμένες ρήτρες εξασφαλιστικές του ναύλου και άλλων εκ ναύλωσης αξιώσεων δικαιωμάτων του εκναυλωτή, που περιέχονται σε – διεπόμενες συνήθως από το αγγλικό δίκαιο – πρότυπες συμβάσεις (βλ. όρους περί *lien*, όπως *clause* 18» του NYPE 1946). Περαιτέρω, σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της παρ. 7, δεν αποκλείεται περαιτέρω αξίωση του εκναυλωτή, κατά του ναυλωτή κατά τις κοινές διατάξεις.
Άρθρο 87	Στην παρ. 1 επί της ουσίας επαναλαμβάνεται η παρ. 6 του άρθρου 4 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, έτσι ώστε οι διατάξεις περί ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς να συνάδουν απολύτως. Θεσπίζεται η υποχρέωση του ναυλωτή να απέχει με κάθε τρόπο από τη φόρτωση στο πλοίο εύφλεκτων, εκρηκτικών ή επικίνδυνων εμπορευμάτων, για την οποία ο εκναυλωτής ή ο πλοίαρχος δεν έχουν συμφωνήσει, γνωρίζοντας τη φύση και τα χαρακτηριστικά τους. Η φόρτωση αυτών των εμπορευμάτων δεν είναι παράνομη, ούτε αντισυμβατική, όμως ο εκναυλωτής πρέπει εκ των προτέρων να έχει ενημερωθεί για τη φύση και τα χαρακτηριστικά τους από το ναυλωτή. Η διάταξη είναι ενδοτικού δικαίου, δυνάμει του γενικού κανόνα που διατυπώνεται στο άρθρο 73. Για τον καθορισμό της έννοιας των «επικίνδυνων εμπορευμάτων», τα οποία αποτελούν έννοια ευρύτερη από τα εύφλεκτα και εκρηκτικά, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εν ισχύ διεθνείς συμβάσεις με αντικείμενο τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, όπως ο διεθνής ναυτικός κώδικας επικίνδυνων φορτίων (*International Maritime Dangerous Goods Code*) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Όπως δε ρητά προβλέπει η παρ. 2, οι διεθνείς συμβάσεις πρέπει να τηρούνται σε κάθε περίπτωση. Εφαρμόζεται επίσης το άρθρο 52 του εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (ν. 2690/2001, Α' 265).
Άρθρο 88	Στην παρ. 1 του άρθρου 88, το οποίο περιέχει διατάξεις ενδοτικού δικαίου, ορίζεται η θεμελιώδης υποχρέωση του ναυλωτή να κατευθύνει το πλοίο σε λιμένες και εν γένει σε τόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης, οι οποίοι είναι ασφαλείς. Η έννοια του ασφαλούς λιμένα δεν ορίζεται, δεδομένου ότι κρίνεται από τις συγκεκριμένες κάθε φορά περιστάσεις. Ως ασφαλής νοείται, κατά την ημεδαπή και διεθνή θεωρία και νομολογία, ο λιμένας εκείνος στον οποίο το πλοίο μπορεί να προσεγγίσει με ασφάλεια, να χρησιμοποιήσει με ασφάλεια και από τον οποίο μπορεί να αποπλεύσει με ασφάλεια, χωρίς να απαιτείται εξαιρετική ικανότητα ναυσιπλοΐας εκ μέρους του πλοιάρχου και του πληρώματος. Εάν, αντιθέτως, απαιτείται τέτοια εξαιρετική ικανότητα ναυσιπλοΐας, τότε ο λιμένας δεν θα είναι ασφαλής. Σε αυτήν την αόριστη νομική έννοια εμπίπτει τόσο η φυσική ασφάλεια (ιδίως το βάθος του λιμένα να μην αυξομειώνεται σημαντικά και απρόβλεπτα), όσο και η πολιτική ασφάλεια (ιδίως να μην βρίσκεται σε εμπόλεμο κράτος). Στην παρ. 2 ορίζεται το δικαίωμα του εκναυλωτή, να αρνηθεί να συμμορφωθεί με εντολή του ναυλωτή, η οποία παραβιάζει την παρ. 1, να αρνηθεί δηλαδή την είσοδο ή παραμονή ή τον απόπλου του πλοίου, σε μη ασφαλή λιμένα ή τόπο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, τόσο στην περίπτωση αρχικής, όσο και στην περίπτωση επιγενόμενης (δηλαδή σε χρονικό σημείο μετά από την οδηγία του ναυλωτή) περιέλευσης του λιμένα σε κατάσταση που τον χαρακτηρίζει ως μη ασφαλή, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά.
Άρθρο 89	Το προτεινόμενο άρθρο 89 διαφοροποιείται από το υφιστάμενο καθεστώς στον τομέα της ναύλωσης, καθώς και από την αντίστοιχη ρύθμιση στον τομέα της θαλάσσιας

	μεταφοράς· έχει χαρακτήρα εκσυγχρονιστικό, καθόσον συντονίζει το βήμα με την τεχνική εξέλιξη των διαδικασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίων διεθνώς, καθώς και με τους σχετικούς όρους (*FIO* και *FIOST*) των προδιατυπωμένων συμβάσεων ναύλωσης, σύμφωνα με τους οποίους οι υλικές πράξεις της φόρτωσης, της στοιβασίας και της εκφόρτωσης, και, κατά συνέπεια, οι άμεσα συσχετιζόμενες με αυτές, όπως η διευθέτηση (*trimming*) του φορτίου, αποτελούν υποχρέωση του ναυλωτή. Ορίζεται επίσης ότι ο ναυλωτής καταβάλλει τις δαπάνες σε σχέση με αυτές τις υλικές πράξεις (ιδίως όταν δεν διενεργούνται από τον ίδιο, αλλά από βοηθούς εκπλήρωσης, όπως είναι οι φορτοεκφορτωτές) και φέρει την ευθύνη για κάθε ζημία από αυτές, εκτός εάν οφείλεται σε υπαιτιότητα του πλοιάρχου ή του πληρώματος (ιδίως σε περίπτωση που έχουν δηλώσει λανθασμένο συντελεστή φόρτωσης). Στην παρ. 2 επαναλαμβάνεται η ισχύουσα ρύθμιση ότι ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει στον εκναυλωτή όλα τα σχετιζόμενα με τη φόρτωση και την εκφόρτωση έγγραφα. Αυτή η υποχρέωση του ναυλωτή αναφέρεται στα έγγραφα που αφορούν και αποδεικνύουν τόσο τα εξωτερικά χαρακτηριστικά του φορτίου (ιδίως βάρος και όγκο), όσο και την ιδιοσυστασία του (όπως ειδικά μέτρα συντήρησης του φορτίου). Στην παρ. 3 ορίζεται ότι ο πλοίαρχος δικαιούται να αρνηθεί ή να διακόψει τη φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου, εάν από αυτές επηρεάζεται η αξιοπλοΐα του πλοίου. Αυτή η διάταξη αντανακλά την αποκλειστική ευθύνη του εκναυλωτή και των προστηθέντων του, όπως κατεξοχήν ο πλοίαρχος του πλοίου, ως προς την εξασφάλιση και τη διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου.
Άρθρο 90	Με το προτεινόμενο άρθρο 90 προβλέπεται η υποχρέωση του ναυλωτή να αποκαταστήσει κάθε ζημία που υφίσταται ο εκναυλωτής λόγω της συμμόρφωσής του προς τις οδηγίες του ναυλωτή. Δεν απαιτείται οι οδηγίες του ναυλωτή να είναι παράνομες ή αντισυμβατικές, αφού, σε αυτές τις περιπτώσεις, ούτως ή άλλως, θα υφίστατο δικαίωμα αποκατάστασης της ζημίας του εκναυλωτή. Πρόκειται για τις περιπτώσεις πρόκλησης ζημίας λόγω συμμόρφωσης σε νόμιμες και σύμφωνες με τη σύμβαση ναύλωσης οδηγίες του ναυλωτή, όπως όταν το πλοίο παραμένει, κατ' εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, σε τροπικά ύδατα για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, όπου λόγω αυτής της παραμονής αναπτύσσονται θαλάσσιοι μικροοργανισμοί στη γάστρα του, οι οποίοι χρήζουν καθαρισμού, διότι, διαφορετικά, προκαλούνται εκ της παρουσίας τους μείωση της ταχύτητας του πλοίου και αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου. Ο ναυλωτής οφείλει να διενεργήσει τον καθαρισμό ή να καταβάλει στον εκναυλωτή το κόστος του καθαρισμού, εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά.
Άρθρο 91	Η παρούσα ενότητα έχει στόχο να ρυθμίσει κατά τρόπο ενιαίο, σαφή, λιτό και εφαρμόσιμο τα ζητήματα σχετικά με τη λύση της σύμβασης ναύλωσης. Θεραπεύονται έτσι ασάφειες, αποκλίνουσες ερμηνείες και η ανασφάλεια δικαίου που παρήγαγε η ισχύουσα αποσπασματική και – σε ορισμένα σημεία- περιττώς λεπτομερειακή ρύθμιση, η οποία τελικώς (για τους λόγους αυτούς) είχε περιπέσει σε αχρησία. Με δύο βασικά άρθρα ρυθμίζεται η ανώμαλη εξέλιξη της αμφοτεροβαρούς σύμβασης της ναύλωσης. Το προτεινόμενο άρθρο 91 ρυθμίζει την περίπτωση της ανυπαίτιας αδυναμίας παροχής, υιοθετώντας τον κανόνα της κοινής απαλλαγής που ισχύει στο γενικό ιδιωτικό δίκαιο. Στην παρ. 1 προβλέπεται ότι η σύμβαση λύεται και αμφότερα τα μέρη

	ελευθερώνονται σε περίπτωση ανυπαίτιας αδυναμίας παροχής εκ μέρους του εκναυλωτή. Η παραχώρηση της χρήσης του πλοίου από τον εκναυλωτή στον ναυλωτή αποτελεί την κύρια παροχή στη σύμβαση ναύλωσης, γεγονός που εξηγεί τη ρυθμιστική αυτοτέλεια. Η διάταξη αναφέρει ενδεικτικώς και όχι εξαντλητικώς, περιστατικά που συνιστούν ανυπαίτια αδυναμία παροχής εκ μέρους του εκναυλωτή: η απώλεια του πλοίου από τυχηρό γεγονός ή ανωτέρα βία, η μόνιμη αδυναμία παραχώρησης της χρήσης του πλοίου για τους ίδιους λόγους (τυχηρό ή ανωτέρα βία), επίταξη αυτού κ.ά. Η έννοια της «απώλειας του πλοίου» καταλαμβάνει τόσο την πραγματική απώλεια αυτού (όταν το πλοίο έχει χάσει οριστικώς την ικανότητα επίπλευσης και έχει περιέλθει σε κατάσταση ναυαγίου), όσο και την τεκμαρτή/πλασματική απώλεια αυτού (όταν, κατόπιν ναυτικού ατυχήματος, η επαναφορά του στην προηγούμενη κατάσταση είναι παντελώς ασύμφορη για τον πλοιοκτήτη). Η οριστική αδυναμία χρήσης καλύπτει ασαφείς ζώνες, όπου, ενώ το πλοίο έχει απωλέσει την ικανότητα εξυπηρέτησης του προορισμού του, έχει δηλαδή καταστεί οριστικώς αναξιόπλοο (ιδίως κατόπιν προσάραξης ή έκρηξης), δεν έχει ωστόσο απωλέσει την ικανότητα επίπλευσης ή δεν είναι σαφές αν έχει καταστεί τεκμαρτή απώλεια. Ο οριστικός χαρακτήρας της αδυναμίας αξιολογείται *ad hoc* με βάση τη συγκεκριμένη σύμβαση ναύλωσης. Η λύση της σύμβασης δεν απαλλάσσει τον εκναυλωτή από την τήρηση των δευτερευουσών υποχρεώσεων που απορρέουν από την αρχή της καλής πίστης. Στην παρ. 2, προβλέπεται υποχρέωση ειδοποίησης του ναυλωτή, χωρίς υπαίτια βραδύτητα, καθώς και του παραλήπτη, αν είναι δυνατή η διακρίβωση της ταυτότητάς του, όπως στην περίπτωση που έχει εκδοθεί φορτωτική. Αν η ανυπαίτια αδυναμία του εκναυλωτή είναι επιγενόμενη, σε χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο είναι έμφορτο, επιβάλλονται πρόσθετες υποχρεώσεις με σκοπό την προστασία του φορτίου, ανάλογα με τη φύση αυτού και τις συνθήκες της συγκεκριμένης ναυτικής αποστολής· η παρ. 3 παρέχει την ευχέρεια στον εκναυλωτή, είτε να μεριμνήσει για την αποστολή του φορτίου στον λιμένα προορισμού, είτε να προκαλέσει την αποθήκευσή του στον εγγύτερο λιμένα. Παρέχεται επιπλέον δικαίωμα αναγκαστικής εκποίησης, αν τούτο επιτάσσει η ευπαθής φύση του φορτίου. Οι παρ. 4 και 5 ρυθμίζουν την τύχη του ναύλου σε περίπτωση λύσης της σύμβασης λόγω ανυπαιτίας αδυναμίας παροχής του εκναυλωτή, αποδίδοντας σε μεγάλο βαθμό το υφιστάμενο καθεστώς. Ο κανόνας (παρ. 4) είναι ότι απαλλάσσεται ο οφειλέτης της αδύνατης παροχής (εκναυλωτής), και, άρα, συναπαλλάσσεται και ο δανειστής αυτής (ναυλωτής) από την καταβολή της δικής του παροχής (ναύλος). Τυχόν ναύλος που καταβλήθηκε από τον ναυλωτή αναζητείται ως αδικαιολόγητος πλουτισμός· ομοίως αναζητούνται δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν από αμφότερα τα μέρη στο πλαίσιο προπαρασκευαστικών ενεργειών. Στην ειδική περίπτωση της επιγενόμενης οριστικής αδυναμίας με μερική εκτέλεση της σύμβασης, ο δανειστής (ναυλωτής) απαλλάσσεται από το μέρος της αντιπαροχής που αντιστοιχεί στο μέρος της παροχής που κατέστη αδύνατο· οφείλει συνεπώς το τμήμα του ναύλου που αντιστοιχεί στην εκτελεσθείσα παροχή, περιλαμβανομένου του υπό έρμα ναύλου, και τις συναφείς δαπάνες. Η αντιπαροχή του ναύλου οφείλεται στο σύνολό της, αν ο εκναυλωτής επέλεξε να αποστείλει το φορτίο στον τελικό προορισμό του.
Άρθρο 92	Το προτεινόμενο άρθρο ρυθμίζει την καταγγελία ως βασικό τρόπο ανατροπής της

	σύμβασης ναύλωσης. Αφίσταται πλήρως του υφιστάμενου καθεστώτος που εστίαζε στην υπαναχώρηση, με αντιφατική προσέγγιση, αφενός περιπτωσιολογική, αφετέρου ευρύτερη της εννοιολογικής οριοθέτησης που επιφυλάσσει στην υπαναχώρηση το γενικό ιδιωτικό δίκαιο. Η καταγγελία προκρίνεται λόγω της φύσης της σύμβασης ναύλωσης ως διαρκούς σύμβασης, με ορισμένη όμως διάρκεια. Η παρ. 1 εισάγει τον γενικώς αποδεκτό κανόνα (για συμβατικές σχέσεις ορισμένου χρόνου) περί λύσης της σύμβασης για το μέλλον με έκτακτη καταγγελία για σπουδαίο λόγο. Ο σπουδαίος λόγος μπορεί να συνίσταται, είτε σε δικαιολογημένο κλονισμό της εμπιστοσύνης στις σχέσεις των συμβαλλομένων, λόγω αθέτησης συμβατικών υποχρεώσεων, είτε σε όψιμη και σημαντική μεταβολή των συνθηκών που υπήρχαν κατά τον χρόνο της σύμβασης. Κρίνεται *ad hoc* με βάση την αρχή της καλής πίστης (άρθρο 288 ΑΚ), σε συνδυασμό με την αναλογία δικαίου. Συμβατικός καθορισμός λόγων καταγγελίας από τα μέρη δεν αποκλείεται. Εξάλλου, η ρύθμιση μόνο της καταγγελίας δεν αποκλείει την προσφυγή των συμβαλλομένων στο άρθρο 388 ΑΚ, με σκοπό τη δικαστική λύση ή αναθεώρηση της σύμβασης, λόγω απρόοπτης μεταβολής συνθηκών, εφόσον πληρούνται οι εκεί τιθέμενες προϋποθέσεις. Η παρ. 2 αποσαφηνίζει, επαναλαμβάνοντας εν μέρει ισχύουσα διάταξη, ότι η ανυπαίτια προσωρινή διακοπή ή παρεμπόδιση του πλου δεν συνιστά σπουδαίο λόγο καταγγελίας, άρα τα μέρη συνεχίζουν να ενέχονται από τη σύμβαση· σε αυτήν την περίπτωση, δύναται να εφαρμοστεί το άρθρο 95, περί αναστολής της υποχρέωσης καταβολής ναύλου. Αντίστροφα, τυχόν υπέρμετρη διακοπή ή παρεμπόδιση του πλου ή καθυστέρηση συνιστά σπουδαίο λόγο καταγγελίας, ο δε υπέρμετρος χαρακτήρας θα κριθεί *ad hoc* με βάση την καλή πίστη (άρθρο 288 ΑΚ). Συνεπώς, σε περίπτωση προσωρινής αδυναμίας παροχής που κρίνεται μη ανεκτή με κριτήριο την καλή πίστη, παρέχεται δυνατότητα αποδέσμευσης των μερών με αναγνώριση δικαιώματος καταγγελίας. Η λύση αυτή παρέχει ασφάλεια δικαίου σε ένα ζήτημα που παραμένει αμφισβητούμενο στο κοινό δίκαιο. Σπουδαίος λόγος που ανάγεται σε πταίσμα του αντισυμβαλλομένου γεννά, κατά την παρ. 3, και αξίωση αποζημίωσης υπέρ του καταγγέλλοντος. Ως προς τις συνέπειες της καταγγελίας χωρίς σπουδαίο λόγο, όπως και της καταχρηστικότητας της καταγγελίας, προβλέπεται αξίωση αποζημίωσης, όχι όμως αξίωση εκπλήρωσης της σύμβασης (λόγω του προσωποπαγούς χαρακτήρα της σύμβασης ναύλωσης). Οι παρ. 4 και 5 ρυθμίζουν την τύχη του φορτίου, όταν η καταγγελία της σύμβασης ναύλωσης αφορά έμφορτο πλοίο, καταρχήν με αναλογική εφαρμογή των ισχυόντων στην ανυπαίτια αδυναμία παροχής. Η ευθύνη πάντως του εκναυλωτή για διατήρηση του φορτίου περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις δόλου και βαριάς αμέλειας, όταν ο σπουδαίος λόγος της καταγγελίας δεν ανάγεται στο πρόσωπό του.
Άρθρο 93	Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 93 ορίζεται η έννοια της ναύλωσης κατά χρόνο (χρονοναύλωση). Στο δεύτερο εδάφιο διατυπώνεται η μάλλον αυτονόητη επισήμανση ότι ο εκναυλωτής διατηρεί την τεχνική διεύθυνση και την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου κατά τη διάρκεια της ναύλωσης κατά χρόνο. Κατά συνέπεια ο ναυλωτής δεν καθίσταται εφοπλιστής μόνο από και εξαιτίας της σύμβασης ναύλωσης κατά χρόνο. Επίσης, ο εκναυλωτής δεν δεσμεύεται από τις δικαιοπραξίες που συνάπτει ο ναυλωτής στο όνομά του, αφού αυτές συνάπτονται, προκειμένου ο ναυλωτής να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, όπως αυτές απορρέουν από τη ναύλωση κατά χρόνο

	(ιδίως αγορά καύσιμου πετρελαίου κίνησης, μεταφορά και παράδοσή του στο ναυλωμένο πλοίο). Στην παρ. 2 διατυπώνεται το βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο της ναύλωσης κατά χρόνο, ότι δηλαδή ο ναύλος υπολογίζεται βάσει της πραγματικής χρονικής διάρκειας της σύμβασης. Στην παρ. 3 διατυπώνεται ο επίσης αυτονόητος κανόνας ότι στη ναύλωση κατά χρόνο ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ναυτολογούνται από τον εκναυλωτή ή για λογαριασμό του (αφού συνήθως οι πράξεις ναυτολόγησης διενεργούνται από τη διαχειρίστρια του πλοίου εταιρεία στο όνομα και για λογαριασμό του εκναυλωτή κυρίου του) και θεωρούνται προστηθέντες του, εφόσον βέβαια αυτοί ενεργούν εντός της σφαίρας αρμοδιότητάς τους.
Άρθρο 94	Στο προτεινόμενο άρθρο 94 διατυπώνεται η βασική υποχρέωση του εκναυλωτή να εκτελεί τους συμφωνημένους στη σύμβαση ναύλωσης πλόες, χωρίς υπαίτια καθυστέρηση. Σε περίπτωση ανυπαίτιας καθυστέρησης, δεν γεννάται ευθύνη του εκναυλωτή. Σε περίπτωση υπαίτιας καθυστέρησης, ο εκναυλωτής ενέχεται σε αποζημίωση κατά τις κοινές διατάξεις έναντι του ναυλωτή για τυχόν ζημία του τελευταίου λόγω της καθυστέρησης. Η καθυστέρηση στην εκτέλεση του πλου έχει εξ ορισμού περιορισμένες συνέπειες στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, κατά συνέπεια δεν φαίνεται κατ' αρχήν σε αυτή την περίπτωση να ενεργοποιείται το δικαίωμα του ναυλωτή να καταγγείλει τη σύμβαση για σπουδαίο λόγο κατ' εφαρμογή του άρθρου 92. Περιπτώσεις υπαίτιας καθυστέρησης αποτελούν η αδικαιολόγητη μείωση της ταχύτητας του πλοίου, η επιλογή μεγαλύτερης από την ενδεδειγμένη θαλάσσιας διαδρομής και η αδικαιολόγητη είσοδος του πλοίου σε λιμένα καταφυγής. *A fortiori* δεν συνιστά σπουδαίο λόγο καταγγελίας της ναύλωσης η ανυπαίτια καθυστέρηση εκπλήρωσης με παροδικό χαρακτήρα, ιδίως από περιοριστικά μέτρα στον λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης (όπως συνέβη συχνά κατά τη διάρκεια της πανδημίας).
Άρθρο 95	Στην παρ. 1 του άρθρου 95, που αποτελεί διάταξη ενδοτικού δικαίου, καθορίζεται ότι ο ναύλος των συμβάσεων ναύλωσης κατά χρόνο προκαταβάλλεται από τον ναυλωτή ανά περίοδο δεκαπέντε (15) ημερών. Αυτή η διάταξη ακολουθεί τη διεθνή πρακτική, κατά την οποία ο ναύλος στις συμβάσεις ναύλωσης κατά χρόνο προκαταβάλλεται και μάλιστα ανά περίοδο δεκαπέντε (15) ημερών (βλ. ιδίως *clause* 5 του NYPE 1946). Η παρ. 2, η οποία επίσης περιέχει διατάξεις ενδοτικού δικαίου, καθορίζει ότι η υποχρέωση καταβολής ναύλου αναστέλλεται για το χρονικό διάστημα, κατά το οποίο η χρήση του πλοίου, από τον ναυλωτή, κωλύεται από πράξεις ή παραλείψεις του εκναυλωτή ή των προστηθέντων του (πρβλ. και παρ. 2 του άρθρου 93, στην οποία αναφέρεται η πραγματική διάρκεια της ναύλωσης). Πρόκειται για προσαρμογή του ελληνικού δικαίου προς τη διεθνή πρακτική: στα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα, συνήθως συμφωνείται ρήτρα *off-hire*, σύμφωνα με την οποία η καταβολή ναύλου αναστέλλεται, όταν η χρήση του πλοίου από τον ναυλωτή διακόπτεται εξαιτίας λόγου, ο οποίος εμπίπτει στη σφαίρα επιρροής του εκναυλωτή. Σε περίπτωση που τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν τέτοια συμβατική ρήτρα είναι προφανές ότι το περιεχόμενό της (ιδίως ως προς την εξειδίκευση των λόγων που ενεργοποιούν το δικαίωμα του ναυλωτή), υπερισχύει έναντι της προτεινόμενης διάταξης. Στην ειδική περίπτωση κατά την οποία η χρήση του πλοίου από τον ναυλωτή ουσιαστικά

	εμποδίζεται από ενέργεια του εκναυλωτή ή των προστηθέντων του (δεύτερο εδάφιο παρ. 2), πρόκειται για την περίπτωση της μη δικαιολογημένης παρέκκλισης του πλοίου από την ενδεδειγμένη πορεία. Ως προς την έννοια της παρέκκλισης βλ. την ανάλυση που συνοδεύει το άρθρο 100.
Άρθρο 96	Με το προτεινόμενο άρθρο 96, το οποίο επίσης περιέχει διατάξεις ενδοτικού δικαίου, το ελληνικό δίκαιο προσαρμόζεται στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική, σύμφωνα με την οποία ο ναυλωτής αγοράζει από τον εκναυλωτή την ποσότητα καυσίμου κίνησης που υπάρχει στο πλοίο κατά τον χρόνο παράδοσής του. Αντίστροφα, κατά τον χρόνο επαναπαράδοσης του πλοίου ο ναυλωτής πωλεί στον εκναυλωτή την ποσότητα που υπάρχει στο πλοίο. Κρίσιμη σε κάθε περίπτωση είναι, είτε η συμφωνημένη αξία, είτε η αξία στους λιμένες παράδοσης και επαναπαράδοσης και, σε περίπτωση που δεν συντρέχει κάποια από τις προαναφερθείσες περιπτώσεις, η αξία στον εγγύτερο λιμένα, κατά τον κρίσιμο χρόνο. Στην παρ. 2 καθορίζεται η υποχρέωση του ναυλωτή να προμηθεύει με κατάλληλο καύσιμο κίνησης το πλοίο για την περίοδο της ναύλωσης. Στο μέτρο που το πλοίο οφείλει να συμμορφώνεται με τους κανόνες του κράτους σημαίας, των κρατών λιμένος και των κρατών διέλευσης σε σχέση με την κατανάλωση καυσίμου, η συμμόρφωση του ναυλωτή σε αυτή την υποχρέωση ως προς την καταλληλότητα του καυσίμου κίνησης θα κρίνεται και βάσει των νομοθεσιών αυτών των κρατών και, προφανώς, βάσει των συμφωνηθέντων χαρακτηριστικών που θα πρέπει να έχει το καύσιμο κίνησης κάθε φορά. Σε κάθε περίπτωση, το καύσιμο κίνησης θα πρέπει να είναι αποδεκτής ποιότητας, ώστε η καύση και η αποθήκευσή του να μην δημιουργούν ζημία στο πλοίο (ιδίως στις μηχανές του και στους αποθηκευτικούς του χώρους).
Άρθρο 97	Στο προτεινόμενο άρθρο 97 αντανακλάται η πάγια συναλλακτική διεθνής πρακτική, σύμφωνα με την οποία οι δαπάνες λιμένος (ιδίως τέλη ελλιμενισμού, πρόσδεσης, παραμονής στο αγκυροβόλιο και στην προκυμαία και φαρικά τέλη), πλοήγησης και ρυμούλκησης, βαρύνουν τον ναυλωτή κατά χρόνο. Η ρύθμιση είναι διάταξη ενδοτικού δικαίου.
Άρθρο 98	Στην παρ. 1 του άρθρου 98 καθορίζεται η υποχρέωση του ναυλωτή να επαναπαραδώσει το πλοίο στον εκναυλωτή, στην κατάσταση που αυτό ήταν κατά την παράδοσή του. Παραβίαση αυτής της υποχρέωσης γεννά δικαίωμα αποζημίωσης του εκναυλωτή κατά τις κοινές διατάξεις. Στην παρ. 2 καθορίζεται ότι η πρόωρη επαναπαράδοση του πλοίου στον εκναυλωτή συνιστά υπαίτια καταγγελία της σύμβασης από τον ναυλωτή, οπότε εφαρμόζεται το άρθρο 92 και ο εκναυλωτής αποκτά δικαίωμα αποζημίωσης.
Άρθρο 99	Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 99 διατυπώνεται η έννοια της ναύλωσης κατά ταξίδι (ή κατά πλου). Στο δεύτερο εδάφιο διατυπώνεται η αυτονόητη επισήμανση ότι ο εκναυλωτής διατηρεί την τεχνική διεύθυνση και την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου, κατά τη διάρκειας της ναύλωσης κατά ταξίδι. Κατά συνέπεια ο ναυλωτής δεν καθίσταται εφοπλιστής μόνο από και εξ αιτίας της σύμβασης ναύλωσης κατά ταξίδι. Επίσης, ο εκναυλωτής δεν δεσμεύεται από τις τυχόν δικαιοπραξίες που συνάπτει ο ναυλωτής στο όνομά του, αφού αυτές συνάπτονται, προκειμένου ο ναυλωτής να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, όπως αυτές απορρέουν από τη ναύλωση κατά ταξίδι (ιδίως σύμβαση έργου με φορτοεκφορτωτές για τη φόρτωση του φορτίου). Στην παρ. 2 διατυπώνεται το βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο της ναύλωσης κατά

	ταξίδι, ότι δηλαδή ο ναύλος υπολογίζεται, είτε κατ' αποκοπή, είτε αφού ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά του συμφωνηθέντος ταξιδιού και του φορτίου, ιδίως δε η ποσότητα αυτού. Στην παρ. 3 διευκρινίζεται ότι και στη ναύλωση κατά ταξίδι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ναυτολογούνται από τον εκναυλωτή ή για λογαριασμό του (αφού συνήθως οι πράξεις ναυτολόγησης διενεργούνται από τη διαχειρίστρια του πλοίου εταιρεία στο όνομα και για λογαριασμό του εκναυλωτή κυρίου του) και θεωρούνται προστηθέντες του, αν βέβαια ενεργούν εντός της σφαίρας αρμοδιότητάς τους.
Άρθρο 100	Στην παρ. 1 του άρθρου 100 επαναλαμβάνεται η υποχρέωση του εκναυλωτή να έχει το πλοίο έτοιμο προς φόρτωση, όπως αναλυτικά ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 80. Στην παρ. 2 ορίζεται ότι σε περίπτωση παραβίασης της υποχρέωσης της παρ. 1, ο ναυλωτής, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 92, δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ναύλωσης κατά χρόνο, για σπουδαίο λόγο που ανάγεται στον ναυλωτή και να διεκδικήσει αποζημίωση.
Άρθρο 101	Στο προτεινόμενο άρθρο 101 αντανακλάται η πάγια συναλλακτική πρακτική διεθνώς, σύμφωνα με την οποία ο εκναυλωτής προμηθεύει το πλοίο με καύσιμο κίνησης και εφόδια σε σχέση με την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης κατά ταξίδι. Η ρύθμιση αποτελεί διάταξη ενδοτικού δικαίου.
Άρθρο 102	Στην παρ. 1 του άρθρου 102 καθορίζεται μία βασική υποχρέωση του εκναυλωτή, να εκτελεί δηλαδή τους συμφωνημένους πλόες, χωρίς παρέκκλιση και κατά την ενδεικνυόμενη κάθε φορά πορεία. Ως παρέκκλιση εννοείται η αλλαγή ή η εκτροπή από τη συμφωνημένη ή την ενδεδειγμένη θαλάσσια διαδρομή. Η ενδεδειγμένη θαλάσσια διαδρομή θα είναι συνήθως η πιο σύντομη, αφού ωστόσο ληφθούν υπόψη οι γενικές και ειδικές συνθήκες (ιδίως ναυτιλιακές συνήθειες, εν γένει καιρικές συνθήκες, η περίοδος του έτους, καθώς και γενικοί και ειδικοί θαλάσσιοι κίνδυνοι, όπως η πειρατεία). Επιτρεπόμενη θεωρείται η αλλαγή πορείας, η οποία λαμβάνει χώρα, προκειμένου να προστατευτεί η ανθρώπινη ζωή (μελών του πληρώματος, επιβατών ή τρίτων) ή η περιουσία (που πρέπει να ερμηνεύεται ευρύτατα και στην οποία εμπίπτουν το πλοίο, το φορτίο, καθώς και τρίτα πλοία και φορτία που μεταφέρονται σε αυτά). Επίσης, επιτρέπεται αλλαγή πορείας ή παρέκκλιση για κάθε άλλη εύλογη αιτία (όπως αποφυγή εμπόλεμης ζώνης). Συμβατικές ρήτρες επιτρεπόμενης παρέκκλισης (*liberty clauses*) επιτρέπονται. Στην παρ. 2 ορίζεται ότι σε περίπτωση παρέκκλισης ή αλλαγής πορείας σε συμμόρφωση των οδηγιών του ναυλωτή, καταβάλλεται επιπρόσθετος ναύλος στον εκναυλωτή για τον περαιτέρω χρόνο που απαιτήθηκε για το ταξίδι, η οποία υπολογίζεται βάσει των προβλέψεων (νόμιμων ή, συνήθως, συμβατικών) για την υπεραναμονή, και οι αντίστοιχες δαπάνες (ιδίως επιπλέον καύσιμο κίνησης). Στη διάταξη αντανακλώνται οι συνηθέστατα συμφωνούμενες στα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα *interim port clauses*.
Άρθρο 103	Στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 103 περιγράφεται η έννοια της αναμονής, ως το συμφωνημένο ή επιβαλλόμενο από τις περιστάσεις χρονικό διάστημα, κατά το οποίο ο εκναυλωτής οφείλει να αναμένει την ολοκλήρωση, φόρτωσης και εκφόρτωσης, χωρίς αντάλλαγμα, αφού το εν λόγω χρονικό διάστημα λογίζεται ως μέρος του συμφωνηθέντος ταξιδιού. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 ορίζονται οι προϋποθέσεις έναρξης του χρόνου αναμονής, ήτοι το πλοίο να έχει καταφθάσει στον λιμένα

	φόρτωσης ή εκφόρτωσης και να έχει αποστείλει προσήκουσα ειδοποίηση ετοιμότητας. Το χρονικό σημείο άφιξης του πλοίου στον λιμένα προορισμού είναι ένα πραγματικό ζήτημα, για τη διακρίβωση του οποίου λαμβάνεται υπόψη η επιτόπια συνήθεια, αλλά και η αντίληψη των χρηστών του λιμένα, καθώς και των λιμενικών αρχών. Στις παρ. 3 και 4 περιγράφεται η έννοια της υπεραναμονής, για την οποία οφείλεται στον εκναυλωτή επιπλέον αντάλλαγμα, σύμφωνα με τη σύμβαση ναύλωσης ή το επιβαλλόμενο από τις περιστάσεις, στις οποίες περιλαμβάνεται και η πορεία της οικείας ναυλαγοράς. Ως υπεραναμονή νοείται το χρονικό διάστημα από τον χρόνο λήξης της αναμονής έως την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης. Στην παρ. 5 ορίζεται ότι, σε όσες περιπτώσεις η υπεραναμονή είναι υπέρμετρη, ο εκναυλωτής δικαιούται αντάλλαγμα προσαυξημένο κατά είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) σε σχέση με το αντάλλαγμα για την υπεραναμονή. Η διάταξη έχει σκοπό την αποφυγή καταχρηστικής συμπεριφοράς από την πλευρά του ναυλωτή, όταν η ναυλαγορά έχει ανοδικά χαρακτηριστικά. Στην παρ. 6 ορίζεται ότι, όταν ολοκληρώνεται η φόρτωση ή η εκφόρτωση χωρίς εξάντληση της αναμονής, οφείλεται αντάλλαγμα στον ναυλωτή, επειδή εξοικονομείται χρόνος προς όφελος του εκναυλωτή, το οποίο υπολογίζεται στο μισό του ανταλλάγματος για την υπεραναμονή, μόνο όμως στις περιπτώσεις που αυτό συνηθίζεται στην οικεία αγορά. Σημειώνεται ότι αυτό είθισται στις ναυλώσεις πλοίων για τη μεταφορά ξηρών φορτίων, ενώ δεν συνηθίζεται στις ναυλώσεις πλοίων για τη μεταφορά πετρελαίου. Το άρθρο περιέχει κανόνες ενδοτικού δικαίου.
Άρθρο 104	Στο άρθρο 104 αντανακλάται η πάγια συναλλακτική πρακτική διεθνώς, σύμφωνα με την οποία οι δαπάνες λιμένος, πλοήγησης και ρυμούλκησης βαρύνουν τον εκναυλωτή στη ναύλωση κατά ταξίδι. Η ρύθμιση αποτελεί διάταξη ενδοτικού δικαίου.
Άρθρο 105	Στο άρθρο 105 ορίζεται ο χρόνος καταβολής του ναύλου από τον ναυλωτή στον εκναυλωτή σε περίπτωση που δεν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά στη σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι. Κρίθηκε ότι η δικαιότερη ρύθμιση, είναι ο ναύλος να καταβάλλεται κατά το ήμισυ αμέσως μετά από την ολοκλήρωση της φόρτωσης και κατά το υπόλοιπο ήμισυ αμέσως μετά από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, έτσι ώστε οι κίνδυνοι της θαλάσσιας αποστολής, τους οποίους αντιμετωπίζει το πλοίο κυρίως κατά τον έμφορτο πλου, να είναι ισόρροπα κατανεμημένοι.
Άρθρο 106	Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 106 ορίζεται η υποχρέωση του ναυλωτή να έχει έτοιμο προς φόρτωση το συμφωνημένο φορτίο στους ενδεδειγμένους τόπο, χρόνο και θέση, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η φόρτωση εντός της αναμονής. Αυτή αποτελεί βασική υποχρέωση του ναυλωτή ώστε ο εκναυλωτής να είναι σε θέση να εκπληρώσει τις δικές του εκ της σύμβασης ναύλωσης υποχρεώσεις. Στο δεύτερο εδάφιο ορίζεται ότι, εάν φορτώθηκε φορτίο λιγότερο από το συμφωνημένο, ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλει στον εκναυλωτή ναύλο ίσο με το μισό του ναύλου που θα κατέβαλε στον εκναυλωτή σε σχέση με την ποσότητα του φορτίου που δεν φορτώθηκε (*deadfreight*). Στη συνέχεια ορίζεται ότι, εάν το φορτίο που προοριζόταν για φόρτωση χάθηκε από τυχηρό γεγονός πριν από τη φόρτωσή του, η σύμβαση λύεται, τα μέρη ελευθερώνονται και ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλει στον εκναυλωτή τυχόν δαπάνες του. Στην παρ. 3 ορίζεται ότι ο ναυλωτής οφείλει να παραδώσει στον πλοίαρχο όλα τα απαραίτητα προς φόρτωση φορτωτικά έγγραφα, ώστε ο τελευταίος να είναι σε θέση να εκδώσει σωστά τη φορτωτική που καλύπτει τη σκοπούμενη μεταφορά, να λάβει τα κατάλληλα για το φορτίο προστατευτικά μέτρα, να απαντήσει σε τυχόν αιτιάσεις του παραλήπτη του

	φορτίου κ.ο.κ..
Άρθρο 107	Με το άρθρο 107 αποκρυσταλλώνεται ο βασικός «τύπος» σύμβασης με στοιχεία νομοτυπικής μορφής, την παραχώρηση φυσικής εξουσίας (κατοχή) στο πλοίο δίχως πλοίαρχο και πλήρωμα, την απόκτηση της τεχνικής και εμπορικής εκμετάλλευσης αυτού και τη συμφωνία για αυτά. Κατ' αυτόν τον τρόπο η γυμνή ναύλωση εντάσσεται ομαλά στην εφοπλιστική εκμετάλλευση. Η θέση τεκμηρίου συμπληρωματικής εφαρμογής συμβατών διατάξεων από τη χρονοναύλωση καταδεικνύει την απομάκρυνση από το κοινό δίκαιο, ενώ τίθεται οριστικά εκποδών το μόρφωμα της «εφοπλιστικής χρονοναύλωσης», όπως αυτό είχε αναγνωριστεί από την ελληνική νομολογία υπό το φως αλλοδαπών επιδράσεων.
Άρθρο 108	Στο άρθρο 108 καταστρώνονται οι βασικές υποχρεώσεις της γυμνής ναύλωσης, το εύρος των οποίων δύναται να τροποποιηθεί από την αυτονομία της βούλησης (βλ. άρθρο 73). Ως κεντρικός σκοπός της ρύθμισης καθίσταται η διασφάλιση της καταλληλότητας του πλοίου σε τρία διακριτά στάδια, ήτοι κατά την παράδοση στον ναυλωτή, κατά την περίοδο εκτέλεσης της σύμβασης και κατά την επαναπαράδοση στον εκναυλωτή. Η παρ. 2 αποτυπώνει δικαιοπολιτική επιλογή της ελληνικής πολιτείας. Απαγορεύεται, δυνάμει συναφθείσας σύμβασης γυμνής ναύλωσης ελληνικού πλοίου, η εγγραφή αυτού σε αλλοδαπό νηολόγιο, που επιτρέπει νομοθετικά τέτοια εκμετάλλευση (*flagging out*). Η παρ. 3 προβλέπει την επαναπαράδοση του πλοίου, στην κατάσταση στην οποία αυτό παρελήφθη, με εξαίρεση τη συνήθη φθορά από τη συμφωνηθείσα χρήση.
Άρθρο 109	Με το άρθρο 109 παρέχεται στα συμβαλλόμενα μέρη η εξουσία διάπλασης του μέτρου ευθύνης, ενώ ελλείψει συμφωνίας θα εφαρμοσθούν οι γενικές διατάξεις περί ναύλωσης (ενδεικτικά βλ. άρθρα 73-75) και συμπληρωματικά το κοινό δίκαιο (ενδεικτικά βλ. άρθρα 287-288, 297-298 και 914 ΑΚ). Στην παρ. 2 ορίζεται ενιαύσια προθεσμία, εντός της οποίας, εφόσον εκδηλωθεί ζημία από κεκρυμμένα ελαττώματα του πλοίου, αυτή μπορεί να ανορθωθεί, είτε είναι θετική είτε αποθετική. Ελλείψει αντίθετης συμφωνίας των μερών, η προπεριγραφείσα παραβίαση δεν παρέχει έδαφος καταγγελίας της σύμβασης γυμνής ναύλωσης, ώστε να αποτραπεί οψιγενής προβολή με πιθανά άλλα κίνητρα (λ.χ. απόσυρση από την εκτέλεση της σύμβασης λόγω πτώσης του ναυλαγοράς για γυμνή ναύλωση).
Άρθρο 110	Οι διατάξεις του άρθρου 110 εισάγουν κεφαλαιώδους σημασίας ρυθμίσεις για τον θεσμό της γυμνής ναύλωσης. Κατά πρώτον, προβλέπεται τεκμήριο καταβολής ναύλου ελλείψει συμβατικής συμφωνίας. Κατά δεύτερον, παρέχεται δυνατότητα εξαγοράς πλοίου με τμηματική εξόφληση του τιμήματος διά της καταβολής ναύλου. Το άρθρο 532 ΑΚ αποτελεί ενδοτικό δίκαιο, αλλά κρίνεται σκόπιμη η ρύθμιση του ζητήματος της κυριότητας ενόσω εκκρεμεί η αποπληρωμή του τιμήματος εξαγοράς του πλοίου.
Άρθρο 111	Με το άρθρο 111 τίθεται απαγόρευση υπεναύλωσης του πλοίου ως γυμνού από τον ναυλωτή, ελλείψει αντίθετης συμβατικής συμφωνίας, με γνώμονα την προστασία του εκναυλωτή από τυχόν παραχωρήσεις του πλοίου σε τρίτους, την ταυτότητα και το κύρος των οποίων δεν θα μπορούσε ο πρώτος να γνωρίζει δίχως ρητή συμφωνία με τον αντισυμβαλλόμενο ναυλωτή.
Άρθρο 112	Με το άρθρο 112, περί απαγόρευσης απαλλοτρίωσης σε ευρεία έννοια του πλοίου, ήτοι εκποίησης και επιβάρυνσης, δίχως τη συναίνεση του ναυλωτή, προστατεύεται το δικαιολογημένο συμφέρον του τελευταίου για αποφυγή εκπλήξεων κατά την εκτέλεση

	της σύμβασης, που ανάγονται σε θεμελιώδεις εξουσίες του εκναυλωτή, οι οποίες όμως θα μπορούσαν να προκαλέσουν φαλκίδευση των αποτελεσμάτων της συναφθείσας σύμβασης γυμνής ναύλωσης. Τούτο, διότι το νέο υποκείμενο κυριότητας του πλοίου θα μπορούσε εύλογα να επιθυμεί την απόσυρση από την εκτέλεση της εκκρεμούς σύμβασης ενόψει έλλειψης εμπιστοσύνης στο πρόσωπο του ναυλωτή. Η δε συνομολόγηση προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης θα έθετε εν κινδύνω τα συμφέροντα του ναυλωτή σε περίπτωση ανάληψης της εκμετάλλευσης του πλοίου από τον ενυπόθηκο δανειστή λόγω καταγγελίας της δανειακής συμφωνίας. Πάντως η προσήκουσα τήρηση της συγκεκριμένης ρύθμισης τελεί υπό την αυτονόητη προϋπόθεση ότι η σύμβαση γυμνής ναύλωσης θα καταχωρισθεί από τα ενδιαφερόμενα μέρη στο νηολόγιο λόγω του ισοδύναμου αποτελέσματος που έχει με τη σχέση εφοπλισμού (βλ. άρθρο 59), ειδάλλως ο αρμόδιος νηολόγος δεν θα μπορούσε να διασφαλίσει τη μη εγγραφή της απαγορευόμενης δικαιοπραξίας στα τηρούμενα βιβλία. Ώστε ο νηολόγος θα εκδώσει αρνητική πράξη, εφόσον δεν συνυποβάλλεται εγγράφως η σύμφωνη γνώμη του γυμνού ναυλωτή.
Άρθρο 113	Η ρύθμιση του άρθρου 113 δεν συνιστά ρωγμή στο υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο του ν. 2881/2001 (Α’ 16), αφού δεν εισάγει αυτοτελή υποχρέωση ανέλκυσης ναυαγίου στο πρόσωπο του γυμνού ναυλωτή. Μοναδικός σκοπός της διάταξης είναι η νομοθετική κατοχύρωση δικαιώματος αναγωγής της δαπάνης που έχει υποστεί ο εκναυλωτής λόγω της επέλευσης ναυαγίου του ναυλωθέντος πλοίου από τον ναυλωτή.
Άρθρο 114	Το άρθρο 114 συναντάται και στο γερμανικό δίκαιο, με την οποία επιβαρύνεται ο ναυλωτής με αυτοτελή υποχρέωση, ενόσω διαρκεί η εκτέλεση της σύμβασης, να προστατεύσει το πλοίο από τυχόν προσβολές τρίτων (λ.χ. τρίτος αποπειράται να παρακωλύσει τον απόπλου επικαλούμενος δικαίωμα επί του πλοίου). Κατ’ αυτόν τον τρόπο ο ναυλωτής υπέχει υποχρέωση επιμελούς άσκησης όλων των δικαιωμάτων που προβλέπει το κοινό δίκαιο για την προστασία της κυριότητας με έδαφος την κατοχή (βλ. άρθρο 997 ΑΚ), η οποία παραχωρείται από τη σύμβαση γυμνής ναύλωσης σ’ αυτόν. Τυχόν παραβίαση της υποχρέωσης επισείει αστική ευθύνη (αποζημίωση).
Άρθρο 115	Στο άρθρο 115 υλοποιείται το πάγιο αίτημα της ελληνικής ναυτιλίας για την εκ νέου νομοθετική κατοχύρωση του θεσμού της χρηματοδοτικής μίσθωσης πλοίου, ως πιστοδοτικού εργαλείου, όπως είχε καταργηθεί με τον ν. 1665/1986 (Α’ 194). Εν τω μεταξύ ο κοινός νομοθέτης είχε ήδη αναγνωρίσει έμμεσα τον θεσμό με το άρθρο 61 του ν. 4646/2019 (Α’ 201), υποβάλλοντας σε φορολόγηση το εισόδημα εταιριών χρηματοδοτικής μίσθωσης πλοίου. Με την εισαγόμενη στον Κώδικα ρύθμιση παρέχεται πλέον θετικό νομοθετικό έρεισμα για την έγκυρη σύναψη χρηματοδοτικής σύμβασης πλοίου υπό ελληνική σημαία. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κεφαλαίου Ζ΄, με έμφαση στις διατάξεις του άρθρου 110 σχετικά με την εξαγορά του γυμνού πλοίου.
Άρθρο 116	Με αυτό το άρθρο και για πρώτη φορά στο ελληνικό δίκαιο προβλέπεται και ρυθμίζεται η ναύλωση-πλαίσιο, όπως εννοιολογικά αποδίδεται στα ελληνικά η διεθνώς αναφερόμενη ως *contract of affreightment*. Πρόκειται για μορφή ναύλωσης, στο πλαίσιο της οποίας ο εκναυλωτής συμφωνεί να διαθέσει στον ναυλωτή ένα ή περισσότερα πλοία, τα οποία συνήθως δεν καθορίζονται ονομαστικά στη σύμβαση, αλλά φέρουν ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά (π.χ. ως προς την ταχύτητα, ως προς τη δυνατότητα διατήρησης του φορτίου και, κυρίως, ως προς την ποσότητα του φορτίου

	που μπορούν να μεταφέρουν) για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων ή φορτίων οριζόμενης φύσης σε πλαίσιο προκαθορισμένων ταξιδιών για συγκεκριμένο –πάντως όχι σύντομο- χρονικό διάστημα. Συνηθέστατα το κύριο χαρακτηριστικό της ναύλωσης αυτής της μορφής είναι η συνολική ποσότητα του φορτίου, η οποία θα μεταφερθεί κατά τη διάρκειά της, ενώ συχνά ορίζεται και ορισμένη περιοδικότητα. Με βάση την ανωτέρω περιγραφική οριοθέτηση της σύμβασης-πλαίσιο, στην παρ. 1 προβλέπεται ότι για την εκπλήρωσή της συνάπτονται εκτελεστικές συμβάσεις ναύλωσης, οι οποίες είναι είτε συμβάσεις ναύλωσης κατά χρόνο ή κατά ταξίδι ή υβριδικές μορφές συμβάσεις ναύλωσης, οι οποίες διέπονται από τις σχετικές διατάξεις του παρόντος. Στην παρ. 2 ορίζεται, για λόγους σαφήνειας, ότι στη ναύλωση-πλαίσιο εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις περί ναύλωσης του παρόντος, ήτοι τα άρθρα 72 έως 92.
Άρθρο 117	Το άρθρο 117 οριοθετεί την έννοια της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Ειδικώς η παρ. 2 εισάγει για πρώτη φορά την έννοια του πραγματικού μεταφορέα, ως το πρόσωπο που εκτελεί μερικώς ή ολικώς τη σύμβαση, ώστε να καταστεί δυνατή η ρύθμιση της ευθύνης του. Η παρ. 3 αναφέρεται σε και ορίζει τη νεότερη συναλλακτική μορφή της σύμβασης όγκου (*volume contract*), η οποία έχει ως αντικείμενο τη μεταφορά ορισμένης κατ' ανώτατο ή κατώτατο όριο ή οριστής ποσότητας πραγμάτων, συντελούμενης με διαδοχικές φορτώσεις στο ίδιο ή διαφορετικά πλοία, εντός ορισμένης περιόδου· η σύμβαση αυτή χαρακτηρίζεται ως θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων και εμπίπτει στο νομικό καθεστώς της τελευταίας. Συμφωνία με αντίστοιχο περιεχόμενο μπορεί να λάβει χώρα και σε καθεστώς ναύλωσης, δυνάμει σύμβασης ναύλωσης-πλαισίου.
Άρθρο 118	Οι διατάξεις του άρθρου 118 συνιστούν οδηγό πλοήγησης ως προς τις εφαρμοστέες διατάξεις στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων και, ως εκ τούτου, είναι κεντρικής σημασίας. Στην παρ. 1, ορίζεται ότι η διεθνής θαλάσσια μεταφορά που διενεργείται με τακτικές γραμμές (όπως αυτές οριοθετούνται στην παρ. 2) διέπεται από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, ανεξαρτήτως της έκδοσης ή μη φορτωτικής ή ισοδυνάμου εγγράφου μεταφοράς· αποδεσμεύεται συνεπώς η εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης από το είδος του εκδιδόμενου εγγράφου, διευρύνεται το πεδίο της και αποκαθίσταται η προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου. Βεβαίως στην πράξη, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς συνέχεται συχνά με τη σύμβαση ναύλωσης (π.χ. πλοίο υπό χρονοναύλωση χρησιμοποιείται για την εκτέλεση συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς)· στην περίπτωση αυτή που η μεταφορά εκτελείται σε μη τακτική γραμμή, τυγχάνουν εφαρμογής οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, εφόσον έχει εκδοθεί φορτωτική ή ισοδύναμο έγγραφο μεταφοράς. Με βάση δε τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 74, οι σχέσεις των μερών στη σύμβαση ναύλωσης θα διέπονται από το ναυλοσύμφωνο και συμπληρωματικώς από τις διατάξεις περί ναύλωσης, ενώ οι σχέσεις του εκδότη της φορτωτικής ή του ισοδύναμου εγγράφου και του τρίτου κομιστή, από τις διατάξεις περί θαλάσσιας μεταφοράς. Πάντως, τα συμβαλλόμενα στη ναύλωση μέρη μπορούν, κατά την άσκηση της δικαιοπρακτικής τους ελευθερίας, να επιλέξουν την υπαγωγή και της δικής τους σχέσης στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, κάνοντας χρήση της ιδιαιτέρως διαδεδομένης στην πρακτική ρήτρας *Paramount*. Η παρ. 4 αποδίδει ισχύουσα και ορθή ρύθμιση, αυτή της παρ. 1 του άρθρου δεύτερου του κυρωτικού νόμου 2107/1992 (Α' 203), σύμφωνα με την οποία η εφαρμογή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ επεκτείνεται και στη θαλάσσια ενδομεταφορά πραγμάτων,

	αυτή δηλαδή που διενεργείται μεταξύ ημεδαπών λιμένων, χωρίς άλλη προϋπόθεση. Από τον συνδυασμό των ως άνω παραγράφων, προκύπτει ευχερώς ότι η διεθνής και εθνική μεταφορά πραγμάτων συντονίζουν πλέον το βήμα ρυθμιστικώς, χωρίς να καταλείπονται γκρίζες ζώνες.
Άρθρο 119	Η παρ. 1 του άρθρου 119 ορίζει ότι οι διατάξεις που αφορούν τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του μεταφορέα και του φορτωτή είναι αναγκαστικού δικαίου. Υπενθυμίζεται ότι η υποχρεωτική φύση των κανόνων προβλέπεται ρητώς από τον διεθνή νομοθέτη, μόνο όμως υπέρ του φορτωτή, με την έννοια ότι δεν μπορούν να τροποποιηθούν κατά τρόπο ώστε να ευνοούν αμέσως ή εμμέσως τον μεταφορέα (άρθρο 3 παρ. 8 ΚΧΒ). Δεδομένου ότι στο Πέμπτο Μέρος περιλαμβάνεται πλέον Κεφάλαιο περί των υποχρεώσεων και της ευθύνης του φορτωτή, κρίθηκε ορθότερο να ισχύσει καταρχήν η υποχρεωτικότητα για αμφότερα τα μέρη (ακόμη και αν πρακτικώς ενδύεται μεγαλύτερη σημασία για τους μεταφορείς, ενώ για τους φορτωτές μάλλον περιστασιακή, όταν αυτοί – λόγω φορτίου – θα διαθέτουν αυξημένη διαπραγματευτική δύναμη). Η αναγκαστική φύση των κανόνων υποχωρεί και είναι δυνατή η συνομολόγηση απαλλακτικών ρητρών, όταν τούτο προβλέπεται ρητώς, όπως στα άρθρα 136 και 137. Τυχόν συμφωνίες που εμπίπτουν στο πεδίο της παρ. 1 πάσχουν μερική ακυρότητα και δεν θίγουν τη σύμβαση μεταφοράς στο σύνολό της. Με τη ρύθμιση της παρ. 3, αποτρέπεται η παράκαμψη του αναγκαστικού χαρακτήρα των οικείων διατάξεων δια της συμβατικής επιλογής κανόνων σύνδεσης. Για τον σκοπό αυτό εισάγεται ρύθμιση που δεν απαγορεύει αλλά περιορίζει την ελευθερία των μερών (και δη του μεταφορέα) ως προς την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου, με την έννοια ότι η επιλογή αυτή δεν επιτρέπεται να θέτει εκποδών τους υπερνομοθετικής ισχύος Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως ισχύουν στην Ελλάδα, ακόμη και αν αυτοί δεν αποτελούν τμήμα του δικαίου που επιλέχθηκε ως εφαρμοστέο. Παραδείγματος χάρη, ρήτρα εφαρμοστέου δικαίου που οδηγεί σε δίκαιο κράτους που δεν έχει κυρώσει τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ή σε δίκαιο κράτους που έχει μεν κυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση, αλλά χωρίς τα Πρωτόκολλα του 1968 ή του 1979, δεν θα θεωρείται ισχυρή. Αντιθέτως, ρήτρα περί επιλογής δικαίου κράτους συμβαλλόμενου στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπως ισχύουν στην Ελλάδα, είναι ισχυρή, άρα τυχόν ζητήματα ερμηνείας θα κριθούν με βάση το επιλεγέν αυτό δίκαιο. Αντίστοιχη είναι η θέση που υιοθετούν αλλοδαπές ναυτικές νομοθεσίας. Έτσι στο αγγλικό δίκαιο, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ χαρακτηρίζονται ως υπερισχύοντες κανόνες αναγκαστικού δικαίου, κατά την έννοια του άρθρου 9 του Κανονισμού 593/2008 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη Ι) και, άρα, δεν γίνεται δεκτή επιλογή δικαίου που αποκλείει την εφαρμογή τους.
Άρθρο 120	Το άρθρο 120 θέτει τα χρονικά όρια εφαρμογής των κρίσιμων διατάξεων. Οι μεν Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ αυτοπεριορίζονται στην περίοδο από τον χρόνο φόρτωσης των πραγμάτων στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωσή τους από αυτό (άρθρο 1 (ε)). Στα ακραία στάδια τυγχάνουν εφαρμογής οι εθνικές ρυθμίσεις των άρθρων 132 παρ. 2 και 136, οι οποίες ενοποιούν καταρχήν το καθεστώς ευθύνης, επιτρέποντας όμως ταυτόχρονα απαλλακτικές ρήτρες για ελαφρά αμέλεια.
Άρθρο 121	Στην παρ. 1 του άρθρου 121 ορίζονται οι δύο λειτουργίες της θαλάσσιας φορτωτικής, εφεξής αναφερόμενης – χάρη νομοθετικής οικονομίας – ως φορτωτικής, αφενός η αποδεικτική, αφετέρου η αξιογραφική (εμπορευματογραφική). Αναγνωρίζονται επίσης

	ως έγκυρες τόσο η φορτωτική που εκδίδεται μετά την παραλαβή των πραγμάτων από τον μεταφορέα (φορτωτική παραλαβής) όσο και εκείνη που εκδίδεται μετά τη φόρτωση (φορτωτική φόρτωσης).
Άρθρο 122	Η παρ. 1 του άρθρου 122 θεσπίζει την υποχρέωση έκδοσης φορτωτικής, κατόπιν αιτήματος του φορτωτή, κατά τα προβλεπόμενα και στο άρθρο 3 παρ. 3 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Ορίζει επίσης τα πρόσωπα που μπορούν να την εκδώσουν, μεταξύ των οποίων και ο χρονοναυλωτής εφόσον το δικαίωμα αυτό τού παρέχεται από τη σύμβαση ναύλωσης. Εφόσον δεν προβλέπεται διαφορετικά στη φορτωτική, ο πλοίαρχος εκδίδει το αξιόγραφο για λογαριασμό του εκναυλωτή. Η παρ. 2 προβλέπει τη μετατροπή της φορτωτικής παραλαβής σε φορτωτική φόρτωσης, εναρμονιζόμενη με την παρ. 3 του άρθρου 7 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Με την παρ. 3 εισάγεται ρύθμιση για τις διαταγές παράδοσης, που χρησιμοποιούνται ευρέως στην πράξη. Απαντώνται συνήθως στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων ξηρού φορτίου χύδην, όταν ο πωλητής-φορτωτής δεν γνωρίζει εκ των προτέρων τον αριθμό και τα πρόσωπα των αγοραστών, άρα δεν μπορεί να αιτηθεί την έκδοση περισσοτέρων φορτωτικών· συνεπώς, εκδίδεται αρχικώς μία ενιαία φορτωτική, η οποία – στη συνέχεια- αντικαθίσταται από «επιμέρους» ή «τμηματικές» φορτωτικές ή «διαταγές/διατακτικές παράδοσης». Εξομοιώνονται με φορτωτικές εφόσον περιέχουν τα ελάχιστα απαιτούμενα στοιχεία της παρ. 1 του άρθρου 124. Ο μεταφορέας μπορεί να αξιώσει την επιστροφή ή απόσυρση της ενιαίας φορτωτικής έναντι της έκδοσης των τμηματικών αξιογράφων. Η τελευταία παράγραφος επαναλαμβάνει ισχύοντα κανόνα, ότι ο πλοίαρχος διατηρεί στην κατοχή του αντίγραφο της φορτωτικής.
Άρθρο 123	Το άρθρο 123 εισάγει δύο καινοτομίες σε σχέση με το προγενέστερο καθεστώς: πρώτον αναγνωρίζεται ως έγκυρη, πέραν της ονομαστικής και της εις διαταγήν, και η ανώνυμη φορτωτική· δεύτερον, η φορτωτική προσδιορίζεται πλέον ως γεννημένο σε διαταγή αξιόγραφο και όχι ως δυνητικό. Άρα, αν έχει εκδοθεί σε κατονομαζόμενο δικαιούχο, θεωρείται σε διαταγή (με τις συνέπειες που έχει αυτός ο χαρακτηρισμός για τη μεταβίβαση, τις λειτουργίες και τις προβαλλόμενες ενστάσεις). Η προσθήκη της ρήτρας «όχι σε διαταγή» καθιστά το αξιόγραφο ονομαστικό. Η προσθήκη της ρήτρας «ή στον κομιστή» ή άλλης ισοδύναμης καθιστά το αξιόγραφο ανώνυμο.
Άρθρο 124	Το άρθρο 124 ρυθμίζει τα του περιεχομένου της φορτωτικής και προσδιορίζει τα στοιχεία που απαιτούνται κατ' ελάχιστον για να ισχύει το έγγραφο ως φορτωτική. Τα στοιχεία αυτά είναι η ονομασία του αξιογράφου, η περιγραφή των παραληφθέντων ή φορτωθέντων πραγμάτων (σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 3 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ), ο προσδιορισμός του πλοίου, ο λιμένας φόρτωσης, ο τόπος και η χρονολογία έκδοσης και η υπογραφή του εκδότη. Η τελευταία μπορεί να τίθεται με μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα, ανεξαρτήτως του τρόπου έκδοσης του αξιογράφου. Εφόσον περιέχουν το προαναφερθέν ελάχιστο περιεχόμενο, συνιστούν αξιόγραφα και οι λεγόμενες «σύντομες» φορτωτικές (*short bills of lading*), αυτές δηλαδή που έχουν την οπίσθια σελίδα κενή, λόγω παραπομπής στους Γενικούς Όρους Συναλλαγών. του μεταφορέα. Κατά τα λοιπά όμως, έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά και τις ίδιες λειτουργίες με την κανονική φορτωτική. Σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 3 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας δύναται να θέτει επιφυλάξεις επί της φορτωτικής ως προς την περιγραφή των πραγμάτων, αν

	έχει σοβαρό λόγο να υποψιάζεται ότι τα στοιχεία που δηλώνονται από τον φορτωτή δεν είναι ακριβή ή δεν είχε τα μέσα να τα επαληθεύσει. Δεδομένου ότι οι επιφυλάξεις αυτές καθιστούν τη φορτωτική «μη καθαρή», αίρουν την αποδεικτική της δύναμη και μειώνουν την κυκλοφοριακή της αξία, πρέπει να διατυπώνονται σοβαρώς και με μνεία της αιτίας για την οποία τέθηκαν. Η παρ. 3 αποτυπώνει στο σημείο αυτό την πάγια θέση της ελληνικής νομολογίας.
Άρθρο 125	Το άρθρο 125 κατοχυρώνει τη νομιμότητα και ισχύ της άυλης (ηλεκτρονικής) φορτωτικής στην ελληνική έννομη τάξη. Αν και η αναγκαιότητα της διάταξης είναι αυτονόητη, μετά την εκρηκτική αύξηση της χρήσης της τεχνολογίας κατά τη διάρκεια της πανδημίας, πρέπει να επισημανθεί ότι οι προσπάθειες για την καθιέρωση της ηλεκτρονικής φορτωτικής μετρούν ήδη αρκετές δεκαετίες. Το εγχείρημα συναντά ακόμη εμπόδια (όπως έλλειψη ομοιόμορφου νομοθετικού πλαισίου, άνιση ωρίμανση εμπλεκόμενων εννόμων τάξεων, τεχνολογικές δυσχέρειες στην εξασφάλιση μοναδικότητας και αυθεντικότητας αξιογράφου)· έχει αποτελέσει κυρίως αντικείμενο κανόνων ήπιου δικαίου (Κανόνες CMI 1990) και υλοποιηθεί αυτορρυθμιστικώς, από ιδιωτικούς φορείς (π.χ. *Bolero*). Ρητώς προβλέφθηκε στους (μη τεθέντες ακόμη σε ισχύ) Κανόνες του Ρότερνταμ υπό την ευρύτερη έννοια του «ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς» (άρθρα 1, 8-10, 35-42). Έχει επίσης αποτελέσει αντικείμενο νομοθετικών πρωτοβουλιών σε σημαντικές ναυτικές χώρες. Ελλείψει διεθνούς ρύθμισης θετικού δικαίου, το παρόν άρθρο θέτει το βασικό πλαίσιο για την έκδοση και κυκλοφορία της ηλεκτρονικής φορτωτικής, χωρίς να προδιαγράφει ή να απαιτεί συγκεκριμένη μέθοδο (αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας). Στην παρ. 1 κατοχυρώνεται η δυνατότητα έκδοσης της φορτωτικής σε άυλη μορφή, εφόσον συμφωνούν προς τούτο τα συμβαλλόμενα μέρη. Η παρ. 2 εισάγει τον κανόνα της ισοδυναμίας έγχαρτου και άυλου αξιογράφου ως προς την έκδοση, τη μεταβίβαση και τις λειτουργίες αυτής, ενώ η τελευταία παράγραφος έχει στόχο να ενθαρρύνει τη χρήση της, προβλέποντας τη δυνατότητα αντικατάστασης, πάλι κατόπιν συμφωνίας, ενός ηλεκτρονικού αρχείου από ένα έγγραφο μεταφοράς και αντίστροφα. Η παρούσα διάταξη συμπληρώνεται από την εξουσιοδοτική διάταξη του άρθρου 288, όπου προβλέπεται έκδοση κοινής υπουργικής αποφάσεως, στην οποία θα καθορίζονται η διαδικασία έκδοσης, μεταβίβασης, διασφάλισης αυθεντικότητας, επαλήθευσης, οι μέθοδοι αντικατάστασης και κάθε άλλο σχετικό με την ηλεκτρονική φορτωτική ζήτημα.
Άρθρο 126	Στο άρθρο 126 ρυθμίζονται τα σχετικά με τη μεταβίβαση της φορτωτικής. Οι τρόποι έγκυρης μεταβίβασης της φορτωτικής εξαρτώνται από τη μορφή έκδοσης αυτής (δηλαδή το πώς προσδιορίζεται ο δικαιούχος της). Αν έχει εκδοθεί ως ονομαστική, μεταβιβάζεται με εκχώρηση, όπως όλα τα ονομαστικά αξιόγραφα (παρ. 1)· αν έχει εκδοθεί εις διαταγήν, μεταβιβάζεται τόσο με εκχώρηση όσο και με οπισθογράφηση (παρ. 2), ενώ αν έχει εκδοθεί στον κομιστή, μεταβιβάζεται με συμφωνία και παράδοση (παρ. 3). Ειδικότερα στην παρ. 2 ρυθμίζονται τα αποτελέσματα της οπισθογράφησης φορτωτικής σε διαταγή και οι προβαλλόμενες ενστάσεις με αναλογική εφαρμογή των ισχυόντων για το αξιόγραφο της συναλλαγματικής. Άρα, η οπισθογράφηση φορτωτικής επιφέρει νομιμοποιητικό αποτέλεσμα (με την έννοια ότι μόνο ο κομιστής που στηρίζει το δικαίωμά του σε αδιάκοπη σειρά οπισθογραφήσεων μπορεί να αξιώσει την παράδοση των πραγμάτων και να ασκήσει, σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης, τη δευτερογενή

	αξίωση αποζημίωσης)· επιφέρει επίσης μεταβιβαστικό και εγγυητικό αποτέλεσμα, πράγμα που σημαίνει ότι όλοι οι οπισθογράφοι ευθύνονται εις ολόκληρον προς αποζημίωση έναντι του κομιστή, σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας του φορτίου. Ως προς τις ενστάσεις, ισχύουν επίσης αναλόγως τα προβλεπόμενα επί συναλλαγματικής: αντιτάσσονται μόνο κατά του τρίτου κομιστή οι ενστάσεις που προκύπτουν από το περιεχόμενο του τίτλου, οι ενστάσεις περί την εγκυρότητα του τίτλου και οι καταχρηστικές ενστάσεις που απορρέουν από το πλαίσιο αναγκαστικών κανόνων που διέπουν την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και Έκτο Μέρος ΚΙΝΔ). Αντιθέτως, ως προς τις προσωπικές ενστάσεις, ισχύει η αρχή του απροβλήτου (άρθρο 17 ν. 5325/1923, Α' 69), δηλαδή οι ενστάσεις που απορρέουν από τις προσωπικές σχέσεις μεταφορέα με τον λήπτη-φορτωτή ή προγενέστερο οπισθογράφο, δεν προβάλλονται κατά του κομιστή, εκτός αν ο κομιστής, κατά τον χρόνο κτήσης της φορτωτικής, ενήργησε εν γνώσει και προς βλάβη του οφειλέτη. Εννοείται ότι αντιτάσσονται προσωπικές ενστάσεις του μεταφορέα κατά του τρίτου κομιστή, εφόσον προκύπτουν από τη μεταξύ τους σχέση. Τα προεκτεθέντα ισχύουν και κατά την άσκηση αξιώσεων αποζημίωσης από τον κομιστή κατά προηγούμενων οπισθογράφων, ευθυνόμενων εγγυητικώς ή από οπισθογράφο που τον εξόφλησε και στρέφεται αναγωγικώς κατά προηγούμενων υπογραφέων: οι εναγόμενοι με βάση το αξιόγραφο της φορτωτικής μπορούν να αντιτάξουν τις προαναφερθείσες ενστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των καταχρηστικών που απορρέουν από το αναγκαστικό καθεστώς της θαλάσσιας μεταφοράς (βλ. και άρθρο 80 ν.δ. 17.7/13.8.1923, Α' 224). Η παρ. 4 αναφέρεται στην εμπράγματη λειτουργία της φορτωτικής, ως τίτλου παραστατικού των πραγμάτων, και αποσαφηνίζει ότι η νόμιμη (κατά τις προαναφερθείσες διακρίσεις) μεταβίβαση του αξιογράφου ισοδυναμεί με παράδοση της αξιογραφικώς ενσωματωμένης νομής των μεταφερόμενων πραγμάτων. Η τελευταία παράγραφος επιβεβαιώνει την παράλληλη εφαρμογή των τεκμηρίων της παρ. 4 του άρθρου 3 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, τόσο του μαχητού τεκμηρίου υπέρ του φορτωτή ότι τα πράγματα παρελήφθησαν από τον μεταφορέα όπως περιγράφονται στο αξιόγραφο, όσο και του αντίστοιχου αμάχητου πλέον τεκμηρίου υπέρ του καλόπιστου τρίτου κομιστή. Τα εν λόγω τεκμήρια τέμνονται, χωρίς όμως να αλληλεπικαλύπτονται πλήρως, με την αρχή του απροβλήτου των ενστάσεων, στοιχείο που επιβεβαιώνει τη χρησιμότητα αμφοτέρων των ρυθμίσεων. Υπενθυμίζεται ότι το απρόβλητο των ενστάσεων αφορά κάθε προσωπική ένσταση και όχι μόνο αυτές που σχετίζονται με την κατάσταση των πραγμάτων, ισχύει όμως μόνο για τις φορτωτικές σε διαταγή· αντιστρόφως, τα τεκμήρια της παρ. 4 του άρθρου 3 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ αφορούν αποκλειστικώς την περιγραφή των πραγμάτων, καλύπτουν όμως όλες τις φορτωτικές χωρίς εξαίρεση.
Άρθρο 127	Το δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς (*Sea Waybill*) ρυθμίζεται για πρώτη φορά στην ελληνική έννομη τάξη. Πρόκειται για έγγραφο μεταφοράς που χρησιμοποιείται εκτεταμένα στην πράξη όταν δεν απαιτείται η μεταβίβαση του φορτίου κατά τη διάρκεια της μεταφοράς (π.χ. σε σύντομες ή ενδοομιλικές μεταφορές ή τακτικές μεταφορές τυποποιημένων φορτίων). Επιτελεί αποδεικτική και όχι αξιογραφική (εμπορευματογραφική) λειτουργία. Η ρύθμιση, για λόγους ομοιομορφίας, συντονίζει το βήμα με τις κατευθυντήριες γραμμές μη δεσμευτικού χαρακτήρα που έχει εκπονήσει η Διεθνής Ναυτιλιακή

	Επιτροπή (Comité Maritime International - CMI) το 1990 (*CMI Uniform Rules on Sea Waybills*). Ειδικότερα: Στην παρ. 1 αποσαφηνίζεται ότι το εν λόγω έγγραφο έχει αποδεικτική λειτουργία, περιέχει δε υπόσχεση (όχι αξιογραφικώς ενσωματωμένη) περί παράδοσης των πραγμάτων στον κατονομαζόμενο παραλήπτη. Το όνομα του παραλήπτη μπορεί να τροποποιηθεί από τον φορτωτή, με δαπάνες αυτού, εφόσον υπάρχει σχετική συναίνεση του μεταφορέα επί του δελτίου (παρ. 2). Η παρ. 3 καθορίζει τον τρόπο νομιμοποίησης του παραλήπτη των πραγμάτων. Με την παρ. 4 αποτρέπεται η συρρίκνωση του πεδίου εφαρμογής των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, δια της υπαγωγής σε αυτούς των μεταφορών που εκτελούνται με δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς. Ειδικότερα: αν η μεταφορά εκτελείται με τακτικές γραμμές, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ τυγχάνουν ούτως ή άλλως εφαρμογής, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 116· αν η μεταφορά εκτελείται στο πλαίσιο ναύλωσης, η έκδοση δελτίου εξομοιώνεται με την έκδοση φορτωτικής για τον σκοπό ενεργοποίησης των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, δυνάμει της παρ. 4 του παρόντος άρθρου. Την ίδια λύση επιδιώκουν βασικές αλλοδαπές έννομες τάξεις (αγγλική, γαλλική) δια της νομολογιακής οδού. Περαιτέρω ορίζεται στην παρ. 5 ότι για την περιγραφή των μεταφερόμενων πραγμάτων στο δελτίο και τα τεκμήρια που παράγονται από αυτήν εφαρμόζονται αναλόγως τα ισχύοντα στη φορτωτική (άρθρα 124 παρ. 2, 125, 126 παρ. 5 και 130).
Άρθρο 128	Πρόκειται για ένα άλλο έγγραφο μεταφοράς, δημιούργημα της εμπορικής πρακτικής, το οποίο χρησιμοποιείται στη διαδοχική μονότροπη μεταφορά, όταν δηλαδή περισσότεροι θαλάσσιοι μεταφορείς λαμβάνουν μέρος στη μεταφορά του ίδιου φορτίου και καλύπτει το σύνολο αυτής. Ρυθμίζεται επίσης για πρώτη φορά και εξομοιώνεται, από άποψη λειτουργίας (αποδεικτικής και αξιογραφικής, μεταβίβασης κ.ά.) και συνεπειών (ως προς τα αποτελέσματα και τις ενστάσεις) με τη φορτωτική. Αυτονοήτως, για την εγκυρότητά της, απαιτείται να έχει το ελάχιστο περιεχόμενο της φορτωτικής (άρθρο 124 παρ. 1). Στην παρ. 2 προβλέπεται η δυνατότητα εκδόσεως της διαφορτωτικής ως ηλεκτρονικό αρχείο.
Άρθρο 129	Διαφορετική της προηγούμενης είναι η φορτωτική συνδυασμένης μεταφοράς, η οποία εκδίδεται όταν για τη μεταφορά του φορτίου εμπλέκονται διαφορετικά είδη μεταφοράς (θαλάσσια και χερσαία ή αεροπορική). Συνιστά επίσης δημιούργημα της συναλλακτικής πρακτικής. Ρυθμίζεται για πρώτη φορά στην ελληνική έννομη τάξη, σε συνδυασμό με τις διατάξεις περί ευθύνης στη συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος (άρθρα 147-149). Ειδικώς ως προς το θαλάσσιο σκέλος, το έγγραφο αυτό εξομοιώνεται με φορτωτική από άποψη λειτουργίας και συνεπειών, εφόσον περιέχει τα ελάχιστα στοιχεία εγκυρότητας που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 124. Τα λοιπά σκέλη μεταφοράς είναι εκτός ρυθμιστέας ύλης του ΚΙΝΔ. Στην παρ. 2 προβλέπεται η δυνατότητα εκδόσεως της διαφορτωτικής ως ηλεκτρονικού αρχείου.
Άρθρο 130	Με το άρθρο 130 αποκαθίσταται η ασφάλεια δικαίου ως προς τη μεταχείριση των ρητρών παρέκτασης δικαιοδοσίας και αίρεται ο υφιστάμενος δυϊσμός που προκαλείται από την εφαρμογή διαφορετικών κανόνων ανάλογα με το αν το παρεκτεινόμενο δικαστήριο βρίσκεται ή όχι σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι υιοθετούμενες διατάξεις επιδιώκουν τη ρυθμιστική ομοιομορφία και, παράλληλα, την αποτροπή συρρίκνωσης του πεδίου των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Ειδικότερα: Η παρ. 1 καταλαμβάνει τις ρήτρες που ορίζουν ως παρεκτεινόμενο το δικαστήριο

	κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως προς την εγκυρότητα αυτών, εφαρμόζεται το άρθρο 25 του Κανονισμού 1215/2012 «για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις», όπως εκάστοτε ισχύει· εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές, οι ρήτρες δικαιοδοσίας θεωρούνται δεσμευτικές έναντι του τρίτου κομιστή. Οι παρ. 2 και 3 αναθεωρούν το νομολογιακώς διαπλασθέν καθεστώς που ίσχυε ως προς τις ρήτρες που ορίζουν ως παρεκτεινόμενο το δικαστήριο τρίτου κράτους (εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης). Η νέα ρύθμιση υπηρετεί δύο στόχους: αφενός τη ρυθμιστική ενότητα, αφετέρου την αποτροπή συρρίκνωσης του πεδίου των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ δια της έμμεσης οδού της επιλογής forum. Στο πνεύμα αυτό, οι ρήτρες δικαιοδοσίας τρίτου κράτους πρέπει να πληρούν τις ίδιες προϋποθέσεις εγκυρότητας και δεσμευτικότητας, με αυτές που παραπέμπουν σε δικαιοδοσία κράτους-μέλους ΕΕ. Ωστόσο, ως προς αυτές, προβλέπεται έλεγχος δι-επίπεδος: εκτός από τον δικονομικό έλεγχο της παρ. 2, εισάγεται και ουσιαστικός έλεγχος εγκυρότητας (παρ. 3). Συνεπώς, ο εφαρμοστής του δικαίου οφείλει, αφού επιβεβαιώσει τη δικονομική εγκυρότητα, να προβαίνει σε ουσιαστικό έλεγχο βάσει του άρθρου 3 παρ. 8 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και να θέτει εκποδών ρήτρες που περιορίζουν ουσιωδώς την ευθύνη του μεταφορέα κατά Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ (π.χ. δεν έχουν κυρώσει τους εν λόγω Κανόνες, ή προβλέπουν χαμηλότερα ή ελαστικότερα όρια ευθύνης ή καθιστούν αδύνατη την παροχή έννομης προστασίας λόγω της γεωγραφικής απόστασης ή του τρόπου απονομής της δικαιοσύνης). Στην ισχύουσα εκδοχή του Κανονισμού 1215/2012, αντίστοιχος ουσιαστικός έλεγχος των ρητρών παρέκτασης εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης φαίνεται να προσκρούει στον κανόνα σύγκρουσης που επέλεξε ο Κανονισμός (το δίκαιο του δικαστηρίου παρέκτασης)· παραμένει ενδεχομένως δυνατή η επίκληση του άρθρου 71 Κανονισμού.
Άρθρο 131	Το άρθρο 131 αναφέρεται στο ενδεχόμενο έκδοσης φορτωτικής ναυλώσεως και ρυθμίζει στην παρ. 1 τις προϋποθέσεις, υπό τις οποίες ο τρίτος κομιστής δεσμεύεται από τους όρους του ναυλοσυμφώνου, ενώ στη δεύτερη εισάγει αυτοτελή, εξαιρετική, ρύθμιση για το ίδιο θέμα ως προς τις ρήτρες απονομής διεθνούς δικαιοδοσίας και τις ρήτρες διαιτησίας. Σε σχέση με τις προϋποθέσεις ενσωμάτωσης των υπολοίπων, πλην των ρητρών διαιτησίας/διεθνούς δικαιοδοσίας, όρων του ναυλοσυμφώνου, η ρύθμιση βασίζεται στις αρχές της τυπικότητας (αναφορά στο σώμα της φορτωτικής), της σαφήνειας (μνεία στην κρινόμενη ρήτρα), της συνάφειας (συμβατότητα με τη σύμβαση μεταφοράς) και, τέλος, της ουσιαστικής νομιμότητας (δηλαδή της συμβατότητας με τους αναγκαστικού δικαίου Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ). Οι εν λόγω αρχές μεταφέρονται στη νέα ρύθμιση αυτούσιες ως ίσχυαν, εκτός από την αρχή της σαφήνειας, το περιεχόμενο της οποίας τροποποιείται μερικώς. Έτσι για τη δέσμευση του τρίτου κομιστή από τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου, αρκεί πλέον η φορτωτική να περιλαμβάνει γενική ρήτρα ενσωμάτωσης αυτών, καθιστώντας τες αντιτάξιμες στον τρίτο κομιστή ως ενστάσεις απορρέουσες από το περιεχόμενο του τίτλου της φορτωτικής (αρχή της γραμματοπάγειας). Εγκαταλείπεται, ως εκ τούτου, η προηγούμενη νομολογία του ΑΠ (236/1996), η οποία αξίωνε ειδική μνεία για όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου που ενσωματώνονται στη φορτωτική. Από την άλλη πλευρά, η ειδική μνεία δεν στερείται νοήματος, καθώς διευκολύνει την

	τεκμηρίωση των άλλων δύο προϋποθέσεων που θέτει η πρώτη παράγραφος της διάταξης. Ειδικότερα, ο όρος πρέπει να εντάσσεται στη σύμβαση μεταφοράς, δηλαδή πρέπει αφενός να μην συγκρούεται με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και αφετέρου να αρμόζει στις σχέσεις μεταφορέα-τρίτου κομιστή (παραλήπτη). Ο δε κομιστής πρέπει να έχει τη δυνατότητα να λάβει γνώση των όρων αυτών κατά τον χρόνο έκδοσης ή οπισθογράφησης της φορτωτικής. Τέλος, η ρήτρα ενσωμάτωσης πρέπει να συσχετίζεται με συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο. Το ναυλοσύμφωνο αναφοράς προσδιορίζεται είτε με ρητή αναφορά στη φορτωτική είτε, ελλείψει τέτοιας, ερμηνευτικώς με βάση τους γενικούς κανόνες των άρθρων 173 και 200 ΑΚ. Ως προς τις ρήτρες διαιτησίας/παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, ο εξαιρετικός χαρακτήρας της ρύθμισης συνίσταται στο ότι για την έγκυρη ενσωμάτωσή τους και κατ' επέκταση την αντιταξιμότητά τους έναντι του τρίτου κομιστή απαιτείται ειδική μνεία στη φορτωτική. Ειδικά ως προς τις ρήτρες διαιτησίας, η νέα διάταξη συντονίζεται με το ισχύον άρθρο 7 παρ. 6 του ν. 2735/1999 (Α΄167).
Άρθρο 132	Στο άρθρο 132 περιλαμβάνονται οι βασικοί ρυθμιστικοί άξονες του καθεστώτος ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα πραγμάτων. Σημείο εκκίνησης είναι η ομοιόμορφη εφαρμογή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ ως προς τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του μεταφορέα, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Πέμπτου Μέρους του ΚΙΝΔ. Με την παρ. 2 το καθεστώς ευθύνης των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ επεκτείνεται και στα ακραία στάδια, πριν από φόρτωση και μετά από την εκφόρτωση: άρα, ο νόμιμος λόγος ευθύνης, οι λόγοι απαλλαγής κ.λπ. εφαρμόζονται, δυνάμει της εθνικής διάταξης, και στα στάδια αυτά, που καταρχήν εξαιρούνται από τη διεθνή σύμβαση. Η παρ. 3 αποδίδει ισχύον δίκαιο, σύμφωνα με το οποίο ο μεταφορέας υποχρεούται σε κάθε επιμέλεια. Με την παρ. 4 αποσαφηνίζονται οι κατηγορίες ζημιών που αποκαθίστανται σε περίπτωση κατάφασης της ευθύνης του μεταφορέα. Καλύπτεται τόσο η βλάβη ή απώλεια πραγμάτων όσο και κάθε άλλη ζημία (θετική ή αποθετική) που είναι σχετική με την ως άνω βλάβη ή απώλεια και λαμβάνει χώρα κατά το στάδιο της μεταφοράς ή στα ακραία στάδια αυτής· κατά ρητή νομοθετική πρόβλεψη καλύπτεται και η ζημία από καθυστέρηση, είτε προκαλεί είτε όχι ζημία στα πράγματα, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις ευθύνης του άρθρου 133. Ο μεταφορέας ευθύνεται, ως προστηθείς, για το πταίσμα των προσώπων που χρησιμοποιεί στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς, εκτός αν πρόκειται για φορέα (π.χ. λιμενικό οργανισμό), τις υπηρεσίες του οποίου υποχρεούται εκ του νόμου να δεχθεί.
Άρθρο 133	Με την παρ. 1 του άρθρου 133 αίρεται η μέχρι στιγμής αμφισβήτηση για το κατά πόσον ο μεταφορέας ευθύνεται για την αποκατάσταση ζημιών από καθυστέρηση στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς, και με ποια νομική βάση (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ή εθνικό δίκαιο). Θεσπίζεται νόμιμος λόγος ευθύνης για τη μη εκτέλεση της μεταφοράς εντός του συμφωνημένου χρόνου, ελλείψει δε τέτοιας συμφωνίας, εντός του απαιτούμενου από τις περιστάσεις εύλογου χρόνου. Αν λαμβάνει χώρα υπαίτια καθυστέρηση, ο μεταφορέας οφείλει να αποκαταστήσει κάθε ζημία (θετική ή αποθετική) που προκαλείται αιτιωδώς από αυτήν. Καλύπτεται όχι μόνο η βλάβη ή απώλεια των πραγμάτων, η οποία καλύπτεται ούτως ή άλλως από τους

	Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, αλλά και η αμιγώς οικονομική ζημία του κομιστή της φορτωτικής ή του νομιμοποιούμενου στην παραλαβή του φορτίου προσώπου. Η ευθύνη διαγράφεται ως νόθος αντικειμενική, με δυνατότητα επίκλησης εκ μέρους του μεταφορέα των λόγων απαλλαγής που προβλέπονται στο άρθρο 4 παρ. 2 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Τέλος, για τον περιορισμό της αβεβαιότητας ως προς την επέλευση ζημίας από καθυστέρηση, η παρ. 3 προβλέπει προθεσμία είκοσι μία (21) ημερών από την παράδοση των πραγμάτων, εντός της οποίας απαιτείται να λάβει χώρα γραπτή ή ηλεκτρονική ειδοποίηση του μεταφορέα, στην οποία να εξειδικεύονται το είδος της ζημιάς και το ύψος αυτής κατά προσέγγιση.
Άρθρο 134	Με τη νέα αυτή διάταξη εισάγεται στο ελληνικό δίκαιο ειδικό καθεστώς ευθύνης για τον πραγματικό μεταφορέα· ελλείψει ρύθμισης, το ζήτημα αντιμετωπιζόταν μέχρι σήμερα με τις κοινές διατάξεις περί αδικοπραξίας, υπήρχε δε διχογνωμία ως προς τη δυνατότητα αναλογικής εφαρμογής στον πραγματικό μεταφορέα της παρ. 2 του άρθρου 4β Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Η ευθύνη του πραγματικού μεταφορέα εξομοιώνεται πλέον με αυτή του συμβατικού, ως προς τον νόμιμο λόγο και την έκταση της ευθύνης, το βάρος απόδειξης, τους εξαιρούμενους κινδύνους, τις λοιπές ενστάσεις και τον ατομικό περιορισμό της ευθύνης (παρ. 1). Ο πραγματικός μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που επέρχεται στο τμήμα της θαλάσσιας μεταφοράς που εκτελεί ο ίδιος, ενώ εις ολόκληρον ευθύνεται και ο προστήσας συμβατικός μεταφορέας (παρ. 2). Όπως αποσαφηνίζεται στην παρ. 3, οι προεκτεθείσες ρυθμίσεις δεν θίγουν το δικαίωμα αναγωγής μεταξύ συμβατικού και πραγματικού μεταφορέα.
Άρθρο 135	Η θαλάσσια μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια, ευρύτατη διαδεδομένη στην πράξη, βρίσκει για πρώτη φορά ρυθμιστική στέγη στην ελληνική έννομη τάξη. Με το παρόν άρθρο επιλύονται ζητήματα που ανέκυψαν λόγω της τεχνικής και οργανωτικής εξέλιξης της θαλάσσιας μεταφοράς και δεν είχαν προβλεφθεί, ούτε προφανώς αντιμετωπισθεί από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ή τον ισχύοντα ΚΙΝΔ. Ο γενικός κανόνας της παρ. 1 ορίζει σε ποιες περιπτώσεις επιτρέπεται η μεταφορά στο κατάστρωμα. Ειδικότερα, η μεταφορά αυτή επιτρέπεται όταν έχει αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας, όταν επιβάλλεται εκ του νόμου (όπως, λόγου χάρη, στην περίπτωση ορισμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων) και όταν συνιστά συνήθη εμπορική πρακτική· η τελευταία περίπτωση καλύπτει κυρίως τα εμπορευματοκιβώτια, ένας μεγάλος αριθμός των οποίων φορτώνεται πάνω από τη γραμμή καταστρώματος, λόγω των ειδικών συνθηκών φόρτωσης και στοιβασίας που διέπουν τη συγκεκριμένη μεταφορά. Για τον λόγο αυτό, η παρ. 2 εξειδικεύει την έννοια της συνήθους πρακτικής ως προς τα εμπορευματοκιβώτια, θέτοντας ως προϋπόθεση ότι η μεταφορά διενεργείται με πλοίο ειδικώς διαρρυθμισμένο και εξοπλισμένο για τον σκοπό αυτό. Για ζημίες κατά τη διάρκεια επιτρεπόμενης μεταφοράς στο κατάστρωμα, ο μεταφορέας ευθύνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 132. Σε περίπτωση μη επιτρεπόμενης μεταφοράς λόγω μη πλήρωσης των προϋποθέσεων των παρ. 1 και 2, τεκμαίρεται ότι η απώλεια ή ζημία των πραγμάτων οφείλεται σε υπαίτια παραβίαση από τον μεταφορέα της υποχρέωσής του για προσήκουσα και επιμελή μεταχείριση του φορτίου. Με τη διάταξη της τελευταίας παραγράφου η υποχρέωση μέριμνας που υπέχει ο θαλάσσιος μεταφορέας σχετικά με την προσήκουσα μεταχείριση του φορτίου

	επεκτείνεται και καταλαμβάνει την παροχή εκ μέρους του των εμπορευματοκιβωτίων. Ζημία των πραγμάτων που προκαλείται λόγω ελαττωμάτων ή λειτουργικών πλημμελειών των εμπορευματοκιβωτίων συνιστά παραβίαση της υποχρέωσης μέριμνας για το φορτίο (και όχι της αξιοπλοΐας) και γεννά ευθύνη του μεταφορέα· το ίδιο θα συμβαίνει σε περίπτωση που ο μεταφορέας αναλαμβάνει την εγκιβωτίωση των πραγμάτων εντός των εμπορευματοκιβωτίων, ανεξαρτήτως του προσώπου που τα παρέχει, εφόσον η ζημία οφείλεται σε πλημμέλειες κατά την τέλεση των ενεργειών αυτών.
Άρθρο 136	Η συνδυαστική ανάγνωση των άρθρων 7 και 1(ε) Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ καθιστά σαφές ότι τα ακραία στάδια μεταφοράς (από την παραλαβή των πραγμάτων μέχρι τη φόρτωση και από την εκφόρτωση μέχρι την παράδοση) βρίσκονται εκτός του ρυθμιστικού πεδίου της Διεθνούς Σύμβασης και, άρα, αυτονοήτως δεν καταλαμβάνονται από την απαγόρευση απαλλακτικών ρητρών του άρθρου 3 παρ. 8 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Το ζήτημα παραπέμπεται λοιπόν στη ρύθμιση του εκάστοτε εθνικού εφαρμοστέου δικαίου. Η εθνική ρύθμιση επ' αυτού περιέχεται στο άρθρο 136, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα συνομολόγησης απαλλακτικών ρητρών υπέρ του μεταφορέα για ελαφρά αμέλεια, καθώς και ρητρών που τροποποιούν το βάρος απόδειξης, με εξαίρεση την περίπτωση παροχής εμπορευματοκιβωτίων από τον μεταφορέα ή εγκιβωτίωσης των πραγμάτων που πραγματοποιείται από τον ίδιο.
Άρθρο 137	Αντίστοιχη πρόβλεψη με αυτή του άρθρου 136, περιέχει και το άρθρο 137, ως προς ορισμένες ειδικές κατηγορίες εμπορευμάτων. Ειδικότερα, απαλλακτικές ρήτρες υπέρ του μεταφορέα για ελαφρά αμέλεια και ρήτρες που τροποποιούν το βάρος απόδειξης επιτρέπεται να εισαχθούν σε περίπτωση μεταφοράς: α) ζωντανών ζώων, λόγω της ιδιαιτερότητας/κινητικότητας του φορτίου· η εν λόγω μεταφορά εξαιρείται του πεδίου εφαρμογής των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ (άρθρο 1(γ)), β) ειδικών κατηγοριών φορτίων που προβλέπονται ήδη στο άρθρο 6 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και τέλος γ) πραγμάτων με συμβάσεις όγκου, κατά την έννοια της παρ. 3 του άρθρου 117, λόγω της διαπραγματευτικής ισοδυναμίας που διέπει την κατάρτιση των εν λόγω συμβάσεων.
Άρθρο 138	Το άρθρο 138 ρυθμίζει τα σχετικά με τον ατομικό περιορισμό ευθύνης του μεταφορέα, με βάση αναφοράς τις σχετικές διατάξεις των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ ως προς τις προϋποθέσεις, τα όρια περιορισμού και την απώλεια του σχετικού δικαιώματος. Δικαιούχοι του εν λόγω δικαιώματος είναι τόσο ο συμβατικός μεταφορέας (σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ) όσο και ο πραγματικός, δυνάμει της επέκτασης που εισάγεται με τον εθνικό κανόνα του άρθρου 134 παρ. 1. Οι παρ. 2 και 3 εισάγουν νέα ρύθμιση σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης για ζημίες από καθυστέρηση, διακρίνοντας ανάλογα με το αν προκλήθηκε μόνο οικονομική ζημία ή και απώλεια ή βλάβη των μεταφερομένων πραγμάτων. Στην πρώτη περίπτωση, το όριο ευθύνης καθορίζεται στο τριπλάσιο του καταβλητέου ναύλου· στη δεύτερη προβλέπεται ότι η συνολική αποζημίωση (τόσο για τη φυσική απώλεια όσο και για την οικονομική ζημία) δεν δύναται να υπερβεί τα προβλεπόμενα στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ όρια για την ολική απώλεια των πραγμάτων.

Άρθρο 139	Με το άρθρο 139 αποδίδεται το ήδη ισχύον δίκαιο ως προς την υποχρέωση του φορτωτή για καταβολή του ναύλου και των λοιπών νόμιμων και συμβατικών παροχών, όπως είναι το αντάλλαγμα υπεραναμονής του πλοίου, ο χρόνος καταβολής, και ο τρόπος υπολογισμού του ναύλου σε περίπτωση απουσίας αντίθετης συμφωνίας ή σε περίπτωση φόρτωσης μεγαλύτερης ποσότητας από τη συμφωνημένη. Επιπροσθέτως, θεσπίζεται η σε ολόκληρο ευθύνη του παραλήπτη για την καταβολή του ναύλου και των λοιπών παροχών, πράγμα που επίσης προβλέπεται από το ισχύον δίκαιο, με τη διαφορά ότι η ευθύνη αυτή υφίσταται πλέον εξ αρχής και όχι από τον χρόνο παράδοσης του φορτίου στον παραλήπτη, όπως προβλεπόταν προηγουμένως. Διατηρείται πάντως η από τη νομολογία καθιερωμένη αρχή ότι ο παραλήπτης δεν ευθύνεται για τα ανωτέρω όταν στο έγγραφο μεταφοράς υπάρχει ρήτρα ότι προκαταβλήθηκε ο ναύλος, η έννοια της οποίας καλύπτει και τις πρόσθετες παροχές.
Άρθρο 140	Η ρύθμιση απηχεί την προγενέστερη διάταξη του άρθρου 152 ΚΙΝΔ παρέχοντας τη δυνατότητα στον θαλάσσιο μεταφορέα να θέσει σε δικαστική μεσεγγύηση το φορτίο για τη μη καταβολή του ναύλου ή των πρόσθετων παροχών, διοριζόμενος ο ίδιος ως μεσεγγυούχος. Προς τον σκοπό πληρέστερης προστασίας και ταχύτερης ικανοποίησης της σχετικής αξίωσης του θαλάσσιου μεταφορέα, παρέχεται σε αυτόν το δικαίωμα να ζητήσει με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων την εκποίηση των πραγμάτων με εκούσιο πλειστηριασμό και με τους όρους που θα διατάξει το δικαστήριο, όταν υπάρχει φανερή ανάγκη, ή η διατήρηση του φορτίου είναι δυσχερής λόγω της φύσης του, ή για λόγους οικονομικούς, ειδικά όταν το κόστος διατήρησης είναι δυσανάλογα μεγάλο σε σχέση με την αξία τους. Οι αξιώσεις του μεταφορέα για ναύλο και λοιπές παροχές και η αμοιβή και τα έξοδα του ως μεσεγγυούχου ικανοποιούνται προνομιακά από το εκπλειστηρίασμα.
Άρθρο 141	Το άρθρο 141 ρυθμίζει την υποχρέωση του φορτωτή για παράδοση των προς φόρτωση πραγμάτων. Αποδίδει ισχύον δίκαιο, το οποίο αποσαφηνίζει και εκσυγχρονίζει στις παρ. 2 και 3, θεσπίζοντας σειρά επικουρικών υποχρεώσεων που πλαισιώνουν την υποχρέωση παράδοσης. Καθορίζεται στην παρ. 1 ο τόπος και χρόνος της παράδοσης των πραγμάτων. Στην παρ. 2 θεσπίζεται υποχρέωση προσήκουσας συσκευασίας για τον σκοπό της θαλάσσιας μεταφοράς και την προστασία του πλοίου και των λοιπών συμμετεχόντων στη θαλάσσια αποστολή. Στην παρ. 3, θεσπίζεται ειδικότερη υποχρέωση προσήκουσας εγκιβωτίωσης εντός του εμπορευματοκιβωτίου, ώστε να μην προκαλείται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου ή κίνδυνος προσωπικής ή περιουσιακής βλάβης, όταν τη σχετική πράξη αναλαμβάνει ο φορτωτής· αντιστοιχίζεται με την όμοια υποχρέωση του μεταφορέα στο άρθρο 135 παρ. 4, όταν ο τελευταίος έχει αναλάβει την εγκιβωτίωση. Την ίδια υποχρέωση επιμέλειας υπέχει ο φορτωτής όταν φέρει, προς μεταφορά, όχημα φορτωμένο και συσκευασμένο από τον ίδιο. Αντίστοιχες προβλέψεις περιέχονται στο άρθρο 27 παρ. 2, 3 Κανόνων Ρότερνταμ.
Άρθρο 142	Το εν λόγω άρθρο θεσπίζει αναλυτικά την υποχρέωση παράδοσης εγγράφων και πληροφόρησης εκ μέρους του φορτωτή, ως έκφανση της γενικής υποχρέωσης ειλικρίνειας που υπέχει ο φορτωτής έναντι του μεταφορέα ως προς τη φύση, τα χαρακτηριστικά και την αξία του φορτίου και τις σχετικές με αυτό πληροφορίες (πρβλ. και άρθρα 28, 29 Κανόνων Ρόντερνταμ). Στην παρ. 2 ρυθμίζεται η ευθύνη του φορτωτή σε περίπτωση παραβίασης της προβλεπόμενης στην παρ. 1 υποχρέωσης. Ειδικότερη ρύθμιση ως προς αυτό περιλαμβάνει η παρ. 5 του άρθρου 3 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ,

	κατά την οποία ο φορτωτής υπέχει αντικειμενική ευθύνη έναντι του μεταφορέα για την ακρίβεια των διακριτικών σημείων, τον αριθμό, την ποσότητα και το βάρος όπως τα έχει δηλώσει και ενέχεται προς αποζημίωση για κάθε απώλεια, ζημία ή έξοδα που προκύπτουν ή είναι αποτέλεσμα ανακριβειών ως προς αυτά. Με την επιφύλαξη της ειδικής αυτής ρύθμισης, ο φορτωτής υπέχει νόθο αντικειμενική ευθύνη για κάθε άλλη παραβίαση της υποχρέωσης ειλικρίνειας έναντι του μεταφορέα· συντονίζεται έτσι με τη γενική ρύθμιση του επόμενου άρθρου και το καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα.
Άρθρο 143	Το άρθρο 143 περιλαμβάνει τον γενικό κανόνα περί ευθύνης του φορτωτή για ζημία που προκαλείται από παράβαση των θεσπιζόμενων στον Κώδικα υποχρεώσεών του. Εξ ορισμού και αυτονοήτως εγκαταλείπεται η κρατούσα στον υπό αναθεώρηση Κώδικα θέση ότι οι υποχρεώσεις του φορτωτή είναι βάρη και όχι κατά κυριολεξία υποχρεώσεις, με την έννοια ότι η εκπλήρωσή τους δεν μπορούσε να επιδιωχθεί δικαστικά. Πρόκειται περί γνησίων υποχρεώσεων, τυχόν δε μη εκπλήρωσή τους γεννά υπέρ του μεταφορέα δευτερογενή αξίωση αποζημίωσης, εφόσον προκαλείται αιτιωδώς ζημία του από την έλλειψη εκπλήρωσης ή την πλημμελή εκπλήρωση, συμπεριλαμβανομένης της καθυστέρησης. Η ευθύνη του φορτωτή καταστρώνεται ως νόθος αντικειμενική (με αντιστροφή του βάρους απόδειξης του πταίσματος) για ίδιες πράξεις ή παραλείψεις και αντικειμενική για πράξεις ή παραλείψεις των προστηθέντων του, ώστε να αντιστοιχίζεται με το καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα. Περαιτέρω ευθύνη του φορτωτή έναντι τρίτων προσώπων (π.χ. άλλων δικαιούχων φορτίων) λόγω παραβίασης των υποχρεώσεών του δεν αποκλείεται, με βάση τις κοινές περί αδικοπραξίας διατάξεις.
Άρθρο 144	Αποδίδεται ισχύον δίκαιο ως προς την υποχρέωση του θαλάσσιου μεταφορέα να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη που νομιμοποιείται προς παραλαβή του, με την αυτονόητη επισήμανση ότι η υποχρέωση αυτή εκπληρώνεται στον συμφωνημένο λιμένα εκφόρτωσης. Προστίθεται όμως συγχρόνως και αντίστοιχη υποχρέωση του παραλήπτη να παραλάβει το φορτίο μέσα στον απολύτως αναγκαίο και εύλογο χρόνο από την εκφόρτωση. Η παράδοση των πραγμάτων αποδεικνύεται είτε με την επιστροφή της φορτωτικής ή άλλου ισοδύναμου εγγράφου μεταφοράς στον μεταφορέα ή τον αντιπρόσωπό του, ή με οποιονδήποτε άλλον πρόσφορο τρόπο. Ρητώς πλέον προβλέπεται ότι, αν έχει εκδοθεί διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, η «επιστροφή» αυτού θα γίνει με απόδοση του ιδιωτικού κωδικού του· ο τρόπος υλοποίησης αυτής θα ρυθμιστεί με την προβλεπόμενη στο άρθρο 288 κοινή υπουργική απόφαση.
Άρθρο 145	Η διάταξη αυτή αντιμετωπίζει την περίπτωση που εμφανίζονται περισσότεροι παραλήπτες που αξιώνουν την παραλαβή των πραγμάτων. Στην περίπτωση αυτή ο θαλάσσιος μεταφορέας, αν δεν μπορεί να διαπιστώσει ποιος νομιμοποιείται στην παραλαβή, μπορεί να ζητήσει να τεθούν σε δικαστική μεσεγγύηση τα πράγματα και να προβεί σε ασφαλή αποθήκευσή τους, με δαπάνη και κίνδυνο των φερόμενων ως παραληπτών (παρ. 1). Προς αποφυγή κινδύνου διπλών διαδικασιών, αυξημένου κόστους και απώλειας χρόνου, η παρ. 2 προβλέπει ρητώς ότι η διαδικασία της παρ. 1 δεν τίθεται σε εφαρμογή αν έχει ήδη κινηθεί αυτή του άρθρου 140· οι φερόμενοι ως παραλήπτες θα ενεργοποιηθούν στο πλαίσιο της τελευταίας. Συγχρόνως παρέχονται με τη ρύθμιση αυτή στον θαλάσσιο μεταφορέα ή τον μεσεγγυούχο τα ίδια δικαιώματα που προβλέπονται στο άρθρο 140 όταν υπάρχει

	φανερή ανάγκη, ή η διατήρηση του φορτίου είναι δυσχερής λόγω της φύσης του, ή για λόγους οικονομικούς, ειδικά όταν το κόστος διατήρησης είναι δυσανάλογα μεγάλο σε σχέση με την αξία τους· η αμοιβή και οι δαπάνες του μεσεγγυούχου προαφαιρούνται από το εκπλειστηρίασμα. Η παρ. 4 του άρθρου 140 περί προνομιακής κατάταξης των αξιώσεων του μεταφορέα για τον ναύλο και την υπεραναμονή τυγχάνουν εν προκειμένω εφαρμογής.
Άρθρο 146	Παρεμφερής προς την προηγούμενη είναι και η ρύθμιση που προβλέπεται σε περίπτωση μη εμφάνισης του παραλήπτη προς παραλαβή των πραγμάτων στον λιμένα εκφόρτωσης, ή σε περίπτωση καθυστερημένης εμφάνισής του, ή όταν ο παραλήπτης αρνηθεί την παραλαβή για οποιονδήποτε λόγο. Ο θαλάσσιος μεταφορέας δικαιούται να προβεί σε ασφαλή αποθήκευση του φορτίου με δαπάνη και κίνδυνο του παραλήπτη και να ειδοποιήσει για αυτήν τον παραλήπτη και τον φορτωτή θέτοντας εύλογη προθεσμία για την παραλαβή των πραγμάτων, μετά την οποία δικαιούται να ζητήσει με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων την εκποίηση των πραγμάτων με εκούσιο πλειστηριασμό και με τους όρους που θα διατάξει το δικαστήριο· οι δαπάνες αποθήκευσης και εκποίησης προαφαιρούνται από το εκπλειστηρίασμα. Η παρ. 4 του άρθρου 140 περί προνομιακής κατάταξης των αξιώσεων του μεταφορέα για τον ναύλο και την υπεραναμονή τυγχάνει εφαρμογής και στην περίπτωση αυτή. Σημειώνεται ότι η παρούσα διαδικασία λαμβάνει χώρα με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων της τελωνειακής νομοθεσίας.
Άρθρο 147	Το άρθρο 147 περιέχει, επί της ουσίας, ορισμό της σύμβασης συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος. Πρόκειται για την ενιαία σύμβαση μεταφοράς δυνάμει της οποίας 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. Ο ορισμός αποδίδει τα βασικά χαρακτηριστικά της συνδυασμένης μεταφοράς ως ενιαίας σύμβασης, στο πλαίσιο της οποίας συμφωνείται η εκτέλεση της μεταφοράς, πρώτον, με περισσότερα ετερογενή μεταφορικά μέσα και, δεύτερον, με μεταφόρτωση του πράγματος από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο.
Άρθρο 148	Στο άρθρο 148 ρυθμίζεται η ευθύνη του μεταφορέα συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος σε περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης μεταφοράς. Γενεσιουργοί λόγοι ευθύνης του μεταφορέα είναι η ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη του πράγματος, καθώς και η καθυστέρηση στην παράδοσή του. Υιοθετώντας τον γενικό κανόνα περί προσδιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα ανάλογα με το στάδιο της μεταφοράς στο οποίο επέρχεται το γεγονός που προκαλεί την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση, η διάταξη ορίζει στην παρ. 1 ότι η ευθύνη του μεταφορέα προσδιορίζεται από τους κανόνες που ρυθμίζουν το θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς, εφόσον το γεγονός που προκαλεί την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση επέρχεται στο σκέλος αυτό. Η απόδειξη ότι το γεγονός που προκαλεί την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση επέρχεται στο θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς, βαρύνει αυτόν που προβάλλει τον σχετικό ισχυρισμό. Αντίστοιχη είναι η παράγραφος 452a του γερμανικού Εμπορικού Κώδικα - *Handelsgesetzbuch*. Με την παρ. 2 ρυθμίζεται το ζήτημα των λεγόμενων «μη εντοπισμένων ζημιών», στις οποίες –κατ' ακριβολογία– δεν μπορεί να αποδειχθεί σε ποιο στάδιο της μεταφοράς επήλθε το γεγονός που προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση του πράγματος. Είναι

	γνωστό ότι σε διεθνές επίπεδο καταγράφεται έντονη αβεβαιότητα ως προς τη νομική αντιμετώπιση των περιπτώσεων αυτών, οι οποίες είναι κατά βάση αρρύθμιστες. Με τη θεσπιζόμενη διάταξη, η οποία έχει ως πρότυπο το ολλανδικό δίκαιο (άρθρο 8:43 του ολλανδικού Αστικού Κώδικα), το ελληνικό δίκαιο συγκαταλέγεται πλέον στα ελάχιστα εθνικά δίκαια που επιλύουν το ζήτημα, ορίζοντας ότι η ευθύνη του μεταφορέα προσδιορίζεται από τους κανόνες που ρυθμίζουν το στάδιο της μεταφοράς, στο οποίο προβλέπεται υψηλότερο όριο αποζημίωσης σε βάρος του μεταφορέα. Είναι ευνόητο ότι η εφαρμογή των κανόνων αυτών προϋποθέτει ότι, με βάση τις ειδικές συνθήκες της εκάστοτε περίπτωσης, δεν αποκλείεται η δυνατότητα η ζημία να έχει επέλθει στο συγκεκριμένο στάδιο μεταφοράς.
Άρθρο 149	Στο άρθρο 149 διευκρινίζεται ότι η εισαγωγή των ως άνω διατάξεων για τη συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος δεν θίγει την εφαρμογή του άρθρου 2 της από 19 Μαΐου 1956 Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς (C.M.R.) ή άλλων Διεθνών Συμβάσεων.
Άρθρο 150	Στην παρ. 1 του άρθρου 150 δίνεται ο ορισμός της σύμβασης παραγγελίας θαλάσσιας μεταφοράς, στο πλαίσιο της οποίας αποτυπώνεται το βασικό χαρακτηριστικό της ως περίπτωσης έμμεσης αντιπροσώπευσης. Η ρύθμιση αντιστοιχεί κατά περιεχόμενο στο άρθρο 90 του Εμπορικού Νόμου (ΕΝ) για τους παραγγελιοδόχους εν γένει. Στην παρ. 2 ρυθμίζεται η ευθύνη του παραγγελιοδόχου θαλάσσιας μεταφοράς, υπό την επιφύλαξη αντίθετης συμφωνίας. Η διάταξη αντιστοιχεί κατά περιεχόμενο στα άρθρα 96 έως 98 ΕΝ για την ευθύνη των παραγγελιοδόχων χερσαίας μεταφοράς και μεταφοράς σε εσωτερικά ύδατα. Αποδίδεται η βασική παραδοχή ότι ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς, αν και αναλαμβάνει μόνο την οργάνωση και όχι την εκτέλεση της μεταφοράς, ευθύνεται τελικά όχι μόνο για την κατάρτιση σύμβασης μεταφοράς αλλά και για το αποτέλεσμα της μεταφοράς και μάλιστα όπως ο μεταφορέας, δηλαδή η ευθύνη του προσδιορίζεται με τον ίδιο τρόπο, από την άποψη των προϋποθέσεων και της έκτασής της, όπως η ευθύνη του μεταφορέα (ώστε π.χ. ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς να απαλλάσσεται για τους ίδιους λόγους για τους οποίους απαλλάσσεται ο θαλάσσιος μεταφορέας). Στο ίδιο πλαίσιο ορίζεται ότι ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς ευθύνεται για τις πράξεις του μεσολαβούντος παραγγελιοδόχου, ως τέτοιου νοούμενου και του παραγγελιοδόχου παραλαβής του φορτίου. Διευκρινίζεται ότι στη σύμβαση παραγγελίας θαλάσσιας μεταφοράς εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΕΝ για τους παραγγελιοδόχους εν γένει, ενόψει του γενικού χαρακτήρα και περιεχομένου τους.
Άρθρο 151	Στο άρθρο 151 ρυθμίζεται η ευθύνη του παραγγελιοδόχου συνδυασμένης μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος για την προσήκουσα εκτέλεση της μεταφοράς, δια παραπομπής στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 150 για την ευθύνη του παραγγελιοδόχου θαλάσσιας μεταφοράς εν γένει.
Άρθρο 152	Το άρθρο 152 οριοθετεί την έννοια της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη και των αποσκευών του. Η διάταξη καταλαμβάνει τη θαλάσσια μεταφορά που εκτελείται με θαλασσοπλοούν πλοίο (όπως το επιβατηγό πλοίο). Συστατικά στοιχεία της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς είναι οι έννοιες του επιβάτη και των αποσκευών του. Έτσι, επιβάτης είναι το πρόσωπο που συνάπτει σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς με αντικείμενο τη μεταφορά του ιδίου και τυχόν αποσκευών του. Στην έννοια του επιβάτη εντάσσεται και το πρόσωπο που με τη συναίνεση του μεταφορέα συνοδεύει ζωντανά

	ζώα ή όχημα δυνάμει σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων (άρθρο 1 παρ. 4 (β) Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών). Αντιθέτως, στην έννοια των αποσκευών δεν εντάσσονται ούτε τα ζωντανά ζώα ούτε τα ως άνω οχήματα (άρθρο 1 παρ. 5 (α)). Το οικονομικό αντάλλαγμα δεν είναι συστατικό στοιχείο της σύμβασης αυτής. Συνεπώς, εμπίπτει στη ρύθμιση θαλάσσια μεταφορά επιβάτη που διενεργείται δωρεάν (λ.χ. ανήλικοι που δεν έχουν συμπληρώσει συγκεκριμένο όριο ηλικίας ή συνοδοί μελών πληρώματος – κατά κύριο λόγο συγγενικά πρόσωπα). Στις περιπτώσεις αυτές, εκδίδεται κανονικά εισιτήριο και συνάπτεται σύμβαση, χωρίς να καταβάλλεται αντίτιμο. Αντιθέτως, δεν καλύπτονται περιπτώσεις επιβαινόντων που δεν έχουν συνάψει καμία σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς (ιδίως λαθρεπιβάτες ή πρόσωπο που έχει διασωθεί μετά από επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής). Επιπλέον, η σύμβαση μπορεί να συνάπτεται από άλλο πρόσωπο και όχι από τον ίδιο τον επιβάτη, οπότε η σύμβαση μεταφοράς θα λειτουργεί ως σύμβαση υπέρ τρίτου. Η παρ. 2 επαναλαμβάνει τμήμα του άρθρου 174 του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ και διευκρινίζει ότι η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβάτη καταρτίζεται με την απλή συμφωνία των μερών, με την έκδοση του εισιτηρίου ή της απόδειξης μεταφοράς οχήματος να ανάγεται σε αποδεικτικό και όχι συστατικό τύπο. Τέλος, η παρ. 3 εισάγει στην εθνική ρύθμιση την ήδη γνωστή από τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών [άρθρο 1 παρ. 1 (α) και (β) και 4] έννοια του πραγματικού μεταφορέα.
Άρθρο 153	Το άρθρο 153 καταγράφει τις διατάξεις που βρίσκουν εφαρμογή και περιλαμβάνουν ρυθμίσεις σε σχέση με τη διεθνή και εθνική θαλάσσια μεταφορά επιβατών. Πρόκειται ειδικότερα για (α) τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και επισκευών, όπως κυρώθηκε και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα (Διεθνής 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), που περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις για την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα (λ.χ. περί του νόμιμου λόγου ευθύνης, του περιορισμού, της παραγραφής) τόσο στη διεθνή όσο και στην εθνική θαλάσσια μεταφορά επιβατών και (β) τον Κανονισμό 1177/2010 και το μέρος Γ΄ του Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών που περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις για τα δικαιώματα των επιβατών (λ.χ. σε περίπτωση ματαίωσης του ταξιδιού ή καθυστέρησης της αναχώρησης). Συναφής είναι και η νομοθεσία για τα οργανωμένα ταξίδια (Οδηγία 2015/2302/ΕΕ, όπως ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 7/2018). Αποσαφηνίζεται, τέλος, ότι οι εν λόγω ρυθμίσεις δεν θίγονται από την εφαρμογή του Έκτου Μέρους.
Άρθρο 154	Το άρθρο 154 αποτυπώνει τις υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα. Κεντρικής σημασίας είναι η υποχρέωση αξιοπλοΐας, για το περιεχόμενο της οποίας πρέπει να γίνει αναγωγή στην παρ. 5 του άρθρου 3 του Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών. Έτσι, η τήρηση της εν λόγω υποχρέωσης προϋποθέτει ότι το πλοίο διαθέτει τα απαιτούμενα ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικά κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα κ.λπ., πιστοποιητικά ασφάλισης αστικής ευθύνης (δεδομένου του υποχρεωτικού χαρακτήρα της ασφάλισης σύμφωνα με το άρθρο 4α της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών). Οι λοιπές καταγραφόμενες υποχρεώσεις αφορούν σε επιμέρους παροχές του θαλάσσιου μεταφορέα προς τον επιβάτη, οι οποίες πρέπει να

	αναγιγνώσκονται σε συνδυασμό με τις συναφείς ρυθμίσεις των Κανονισμών 392/2009 και 1170/2010, καθώς και του Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών.
Άρθρο 155	Η παρ. 1 του άρθρου 155 επισημαίνει ότι η ευθύνη του (πραγματικού και συμβατικού) μεταφορέα, καθώς και των προστηθέντων του, είναι αυστηρά οριοθετημένη, υπό την έννοια ότι καμία απαίτηση για την αποκατάσταση ζημίας που προκλήθηκε από τη θαλάσσια μεταφορά δεν μπορεί να ασκηθεί με νομική βάση διαφορετική από αυτήν που παρέχουν η Διεθνής Σύμβαση Αθηνών και ο Κανονισμός (ΕΚ) 392/2009. Συνεπώς, οι ζημιωθέντες επιβάτες δεν μπορούν να ενεργοποιήσουν ιδίως τις διατάξεις περί αδικοπραξίας (άρθρο 14 της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών). Η εν λόγω ρύθμιση καλύπτει: α) τις σωματικές βλάβες, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης που προκαλείται στην ψυχική υγεία συνεπεία της σωματικής βλάβης ή της τραυματικής εμπειρίας του ναυτικού ατυχήματος, β) την απώλεια ζωής, γ) τις υλικές ζημίες στις αποσκευές, καθώς και δ) περιουσιακή βλάβη που υφίσταται ο επιβάτης (ή οι οικείοι του) είτε αυτή είναι παρεπόμενη της κύριας σωματικής ή ψυχικής ή υλικής βλάβης είτε συνίσταται σε αμιγώς οικονομική ζημία. Η παρ. 2 επισημαίνει ότι η ρύθμιση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορά εφαρμόζεται και στις συμβάσεις θαλάσσιας περιήγησης στο μέτρο που η προς αποκατάσταση ζημία καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών και του Κανονισμού 392/2009. Επίσης, εφαρμόζεται στις μεταφορές που εκτελούνται με αερόστρωμνα οχήματα, διευρύνοντας αντιστοίχως το πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών. Η παρ. 3 διευκρινίζει ότι η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για την αμιγώς οικονομική ζημία που προκαλείται στον επιβάτη εξαιτίας της καθυστερημένης αναχώρησης, άφιξης, ή ματαίωσης της μεταφοράς διέπεται από τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού 1177/2010 και του Κώδικα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών.
Άρθρο 156	Το άρθρο 156 παραπέμπει για τη ρύθμιση των χρονικών ορίων ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα στη ρύθμιση της παρ. 8 του άρθρου 1 της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών.
Άρθρο 157	Το άρθρο 157, ακολουθώντας το παράδειγμα του άρθρου 18 της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών, υπογραμμίζει ότι η ρύθμιση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα είναι αναγκαστικού δικαίου, υπό την έννοια ότι ο μεταφορέας δεν μπορεί να διαμορφώσει συμβατικώς επιεικέστερους για αυτόν όρους ευθύνης, εκτός και εάν αυτοί συμφωνούνται μετά την επέλευση του ζημιογόνου συμβάντος. Συμβατικές διαμορφώσεις της ευθύνης είναι ανεκτές μόνον εφόσον βελτιώνουν τη θέση του επιβάτη. Η ακυρότητα αντίθετων όρων δεν επηρεάζει το κύρος της υπόλοιπης σύμβασης.
Άρθρο 158	Το άρθρο 158 ρυθμίζει το ζήτημα του ατομικού περιορισμού της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Με την παρ. 1 πραγματοποιείται αναγωγή στις σχετικές διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών, ενώ με την παρ. 2 επισημαίνεται ότι για τους κινδύνους που αναφέρονται στο άρθρο 2.2 των Κατευθυντήριων Γραμμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ισχύει η επιφύλαξη που έχει διατυπωθεί από την Ελληνική Δημοκρατία σύμφωνα με το άρθρο τρίτο του ν. 4195/2013 (Α'211), καθώς και τα προβλεπόμενα στις ως άνω Κατευθυντήριες Γραμμές όρια ευθύνης. Ως προς την εν λόγω επιφύλαξη και τις Κατευθυντήριες Γραμμές συναφή είναι και η περ. (β) της παρ. 1 του άρθρου 1 και το άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009 Η παρ. 3 επισημαίνει ότι δεν θίγονται οι διατάξεις περί δικαιώματος συνολικού περιορισμού της ευθύνης για

	απαιτήσεις σχετικές με απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες επιβατών της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού (άρθρο 19 Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών). Τέλος, η παρ. 4 διευκρινίζει ότι για τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές και που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 392/2009, τα ατομικά και συνολικά όρια περιορισμού της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα καθορίζονται και αναθεωρούνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.
Άρθρο 159	Η παρ. 1 του άρθρου 159 ρυθμίζει το ζήτημα της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης του πραγματικού μεταφορέα δια ευθείας παραπομπής στις ρυθμίσεις του άρθρου 4α της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών. Συναφής είναι και η παρ. 1 του άρθρου 3 του Κανονισμού 392/2009. Παράλληλα, το εν λόγω άρθρο επαναλαμβάνει τη σημασία της επιφύλαξης του άρθρου 3 του ν. 4195/2013 (Α'211) και των Κατευθυντήριων Γραμμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, οι οποίες είναι δεσμευτικές (παρ. 2 άρθρου 3 Κανονισμού 392/2009). Η παρ. 2 διευκρινίζει ότι για τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές και που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 392/2009, η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει τα όρια της ευθύνης, όπως αυτά καθορίζονται με σχετική απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η έκδοση της οποίας προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 158. Υιοθετηθείσες υπουργικές αποφάσεις παραμένουν σε ισχύ μέχρι την αντικατάστασή τους από νεότερες. Τονίζεται ότι από την εφαρμογή της εν λόγω διάταξης δεν θίγονται οι ρυθμίσεις του άρθρου 17 του ν. 4926/2022 (Α'82) ούτε εκείνες του π.δ. 6/2012 (Β΄ 2818), καθώς αμφότερες οι ρυθμίσεις αφορούν ζημίες μη καλυπτόμενες από τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών και τον Κανονισμό 392/2009.
Άρθρο 160	Το άρθρο 160 ρυθμίζει ζητήματα σχετικά με (α) την υποχρέωση του επιβάτη να καταβάλει το οικονομικό αντάλλαγμα για την υπηρεσία της μεταφοράς του ιδίου και των αποσκευών του και (β) τη μεταβίβαση του εισιτήριου. Η παρ. 1 επισημαίνει ότι ο ναύλος προκαταβάλλεται. Η παρ. 2 εισάγει, σε σχέση με το άρθρο 176 του ισχύοντος ΚΙΝΔ, αλλαγή παραδείγματος ως προς το ζήτημα εάν η τιμή του εισιτηρίου περιλαμβάνει και το αντίτιμο της τροφοδοσίας. Ειδικότερα προβλέπει ότι η τιμή του εισιτηρίου δεν περιλαμβάνει το αντίτιμο της τροφοδοσίας αλλά μόνον τον ναύλο. Αντίθετη συμφωνία είναι πάντως επιτρεπτή. Η παρ. 3 προβλέπει την υποχρέωση του επιβάτη για καταβολή πρόσθετου ναύλου, στην περίπτωση που οι αποσκευές υπερβαίνουν το βάρος που προβλέπεται στον νόμο ή στη σύμβαση. Οι σχετικές ρυθμίσεις της θαλάσσιας ενδομεταφοράς επεκτείνονται και στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά. Τέλος, η παρ. 4 ρυθμίζει το ζήτημα της εκχώρησης του εισιτηρίου. Σε αντίθεση με το άρθρο 175 του ισχύοντος ΚΙΝΔ, το οποίο προέβλεπε πλήρη απαγόρευση της εκχώρησης (εφόσον αναγραφόταν στο εισιτήριο το όνομα του επιβάτη), η νέα ρύθμιση απαγορεύει τη μεταβίβαση του εισιτηρίου μόνον εφόσον δεν έχει δοθεί η προηγούμενη έγκριση του θαλάσσιου μεταφορέα ή του εκδότη του εισιτηρίου.
Άρθρο 161	Οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 161 ρυθμίζουν την ήδη προβλεπόμενη (άρθρο 177 του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ) υποχρέωση του επιβάτη να επιβιβάζεται εγκαίρως (τόσο κατά την έναρξη του πλου όσο και κατά τη διάρκεια αυτού) στο πλοίο, καθώς και τις έννομες συνέπειες μη τήρησης της υποχρέωσης αυτής (ελευθέρωση μεταφορέα, υποχρέωση του επιβάτη να καταβάλει πλήρη τον ναύλο). Η παρ. 3 ρυθμίζει την υποχρέωση του επιβάτη να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του πλοιάρχου και του πληρώματος του πλοίου, αντικαθιστώντας κατά τούτο το άρθρο 185 ΚΙΝΔ. Για τις υπόλοιπες

	υποχρεώσεις του επιβάτη το δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 παραπέμπει ευθέως στο άρθρο 43 του Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών, το οποίο εισήγαγε διεξοδική ρύθμιση για το θέμα αυτό.
Άρθρο 162	Το άρθρο αυτό ρυθμίζει τους όρους άσκησης του δικαιώματος υπαναχώρησης του επιβάτη από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς είτε πριν τον απόπλου του πλοίου (παρ. 1) είτε κατά τη διάρκεια του πλου (παρ. 3). Εν προκειμένω επαναλαμβάνονται κατά μεγάλο μέρος οι προβλέψεις των άρθρων 178 και 181 του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ. Το άρθρο αυτό πρέπει πάντως να αναγιγνώσκεται σε συνδυασμό με την περ. (β) της παρ. 1 και την παρ. 2 του άρθρου 30 του Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών, τα οποία εξειδικεύουν το δικαίωμα του επιβάτη να αιτηθεί την επιστροφή ποσοστού επί της τιμής του ναύλου ή ολόκληρη την αξία του εισιτηρίου που κατέβαλε. Σύμφωνα μάλιστα με την παρ. 2 οι εν λόγω διατάξεις του Κώδικα επεκτείνονται και στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Τέλος, η παρ. 3 καθορίζει τις συνέπειες μη ολοκλήρωσης της θαλάσσιας μεταφοράς, σε σχέση με τον οφειλόμενο (ή μη) ναύλο εκ μέρους του επιβάτη.
Άρθρο 163	Η εν λόγω διάταξη ρυθμίζει τις ενέργειες (ενημέρωση του μεταφορέα), στις οποίες πρέπει να προβεί ο επιβάτης σε περίπτωση απώλειας των αποσκευών του ή βλάβης σε αυτές, προκειμένου να αποφύγει τις προβλεπόμενες στην παρ. 4 συνέπειες της ανεπιφύλακτης παραλαβής (μαχητό τεκμήριο ότι ο επιβάτης παρέλαβε τις αποσκευές του χωρίς καμία ζημία). Η διάταξη αναπαράγει εν πολλοίς τις αντίστοιχες ρυθμίσεις του άρθρου 15 της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών. Έτσι υιοθετείται η διάκριση μεταξύ εμφανούς βλάβης και μη εμφανούς βλάβης/απώλειας των αποσκευών. Για τις μεν εμφανείς βλάβες ο επιβάτης πρέπει να δηλώσει τη ζημία κατά τον χρόνο αποβίβασης (όταν πρόκειται για αποσκευές καμπίνας) ή το αργότερο κατά τον χρόνο παραλαβής (για τις λοιπές αποσκευές). Αντιθέτως, σε περίπτωση μη εμφανούς βλάβης/απώλειας, η σχετική δήλωση πρέπει να υποβληθεί εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την αποβίβαση/παραλαβή ή τον χρόνο κατά τον οποίο η παραλαβή θα έπρεπε να λάβει χώρα. Η παρ. 3 εισάγει εξαίρεση από τους προεκτεθέντες κανόνες, υπό την έννοια ότι τέτοια δήλωση δεν απαιτείται εάν η ζημία έχει διαπιστωθεί με κοινή εξέταση κατά τον χρόνο παραλαβής.
Άρθρο 164	Το άρθρο 164 ρυθμίζει την ευθύνη του πλοιοκτήτη/εκμεταλλευόμενου πλοίο, το οποίο εκναυλώνει κατά τους όρους του ν. 4926/2022 (Α’82), διατηρώντας παράλληλα τη ναυτική διεύθυνσή του. Σύμφωνα με την παρ. 1 εφαρμόζονται τα άρθρα 154 (α) (υποχρέωση αξιοπλοΐας), 155 παρ. 1 (νομική βάση της ευθύνης), 156 (περίοδος της ευθύνης) 157 (ρήτρες περιορισμού) και 159 (υποχρεωτική ασφάλιση του πραγματικού μεταφορέα). Αντιθέτως, τα όρια ευθύνης και ασφαλιστικής κάλυψης καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 17 του ν. 4926/2022.
Άρθρο 165	Στο άρθρο 165 προβλέπονται οι εφαρμοστέοι κανόνες.
Άρθρο 166	Το άρθρο 166 πραγματεύεται τον τρόπο κατάρτισης της σύμβασης ναυτολόγησης, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην προστασία του ναυτικού, ο οποίος, προτού υπογράψει τη σύμβαση ναυτολόγησης, πρέπει να έχει ενημερωθεί πλήρως ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του, καθώς και ως προς τις συνθήκες εργασίας επί του πλοίου. Η σύμβαση ναυτολόγησης καταρτίζεται εγγράφως, υπογράφεται από τους συμβαλλομένους, καταχωρίζεται στο ναυτολόγιο του πλοίου και η καταχώριση θεωρείται από τη λιμενική ή προξενική αρχή ή από τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας

	του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η καταχώριση στο ναυτολόγιο δεν αποτελεί συστατικό στοιχείο της σύμβασης ναυτολόγησης, ολοκληρώνει τη σύμβαση ναυτολόγησης, αλλά δεν τη συνιστά. Ειδική μνεία γίνεται στη δυνατότητα τήρησης του ναυτολογίου και των εγγραφών σε αυτό με ηλεκτρονικά μέσα. Καθένας από τους συμβαλλομένους λαμβάνει υπογεγραμμένο πρωτότυπο της σύμβασης ναυτολόγησης. Όπως, αναφέρεται στην υπ' αρ. 3522.2/08/28.6.2013 κοινή απόφαση των Υπουργών Υγείας και Ναυτιλίας και Αιγαίου (Β'1671) (Κανονισμός για την εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006), ο ναυτικός πρέπει να λαμβάνει και αρχείο απασχόλησης, το οποίο περιέχει μεν στοιχεία για τη ναυτολόγησή του, σε καμία όμως περίπτωση δεν περιέχει δηλώσεις για την ποιότητα της εργασίας του ή πληροφορίες για τις αποδοχές του, υπογράφεται από τον πλοίαρχο και δεν απαιτείται θεώρησή του από δημόσια αρχή (παρ. 7 άρθρου 6).
Άρθρο 167	Το άρθρο 167 προσδιορίζει τις μορφές που δύναται να λάβει η σύμβαση ναυτολόγησης, έτσι ώστε να επιτευχθεί συστηματική κατάταξη και σαφής προσδιορισμός της έναρξης και λήξης αυτής. Η σύμβαση ναυτολόγησης μπορεί να είναι σύμβαση ορισμένου χρόνου, κατά ταξίδι ή αορίστου χρόνου. Ο ορισμός κάθε διαφορετικής μορφής σύμβασης ναυτολόγησης έχει ιδιαίτερη σημασία για τον προσδιορισμό του μισθού, τις προϋποθέσεις της καταγγελίας και τον προσδιορισμό του χρονικού σημείου λήξης αυτής.
Άρθρο 168	Το άρθρο 168 διαγράφει το υποχρεωτικό περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης. Εκτός από τον τόπο και την ημερομηνία κατάρτισής της, η σύμβαση ναυτολόγησης προσδιορίζει τα συμβαλλόμενα μέρη: το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του και του ναυτικού, την ειδικότητα με την οποία ναυτολογείται, τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, καθώς και τα στοιχεία της απογραφής του (περιφέρεια και αριθμός απογραφής). Στο υποχρεωτικό περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης συμπεριλαμβάνονται τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, στο οποίο ο ναυτικός πρόκειται να εργαστεί. Στη σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει να αναγράφονται επίσης ο μισθός και ο τύπος υπολογισμού του μισθού του ναυτικού, οι παροχές υγείας και κοινωνικής ασφάλειας του πλοιοκτήτη προς τον ναυτικό, ο χρόνος της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών, το δικαίωμα παλιννόστησης του ναυτικού και ο τόπος, ο οποίος επελέγη για την παλιννόστησή του. Περαιτέρω ορίζεται ότι η σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει να αναφέρει τη συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που εφαρμόζεται, αντίτυπο της οποίας προσαρτάται στο ναυτολόγιο. Η ρύθμιση αυτή επαναλαμβάνει την αντίστοιχη διατύπωση του δεύτερου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 54 του ισχύοντος ΚΙΝΔ, ενώ ταυτόχρονα συντονίζει τον βηματισμό της με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας που απαιτεί αντίγραφο της εφαρμοζόμενης συλλογικής σύμβασης εργασίας να είναι διαθέσιμο επί του πλοίου. Τέλος, η σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει να προβλέπει ρητά τον τρόπο επίλυσης των διαφορών που ενδέχεται να προκύψουν κατά τη διάρκεια της εργασιακής σχέσης. Επειδή στο υποχρεωτικό περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης ανήκει και ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης καθώς και οι προϋποθέσεις καταγγελίας αυτής, πρέπει συμπληρωματικά με το άρθρο 165 να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις που αναφέρονται στις μορφές της σύμβασης ναυτολόγησης και προσδιορίζουν την έναρξη και τη λήξη αυτών.
Άρθρο 169	Στο άρθρο 169 προβλέπεται το, νομολογιακώς αναγνωρισμένο, προσύμφωνο

	ναυτολόγησης, το οποίο αποτελεί συνήθη πρακτική για την πρόσληψη ναυτικών της ποντοπόρου ναυτιλίας, όταν το πλοίο ναυλοχεί σε τόπο διαφορετικό από την έδρα της εταιρείας ή του διαχειριστή πληρωμάτων. Το προσύμφωνο είναι συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του με τον ναυτικό, η οποία υπόκειται στην αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση να συνάψει σύμβαση ναυτολόγησης με τον ναυτικό, όταν αυτός επιβιβασθεί στο πλοίο. Εάν ο ναυτικός παραμείνει εκτός πλοίου μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ναυτολόγησης, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να του καλύψει και τις δαπάνες παραμονής του, ενώ ταυτόχρονα του οφείλει πλήρη μισθό για το χρονικό διάστημα από την υπογραφή του προσυμφώνου μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ναυτολόγησης, εκτός εάν συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας περιέχει ευνοϊκότερη για τον ναυτικό ρύθμιση. Η παρ. 3 αποσαφηνίζει τις επερχόμενες συνέπειες για τους συμβαλλομένους σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν συνάψει τη σύμβαση ναυτολόγησης, ενώ ο ναυτικός έχει μεταβεί στον λιμένα ναυλοχίας. Στην περίπτωση αυτή ο ναυτικός δικαιούται, εκτός από τις δαπάνες μετάβασής του στον λιμένα ναυλοχίας, τον αναλογούντα πλήρη μισθό για το χρονικό διάστημα που παρέμεινε στον λιμένα αυτό, καθώς και τις δαπάνες επιστροφής του στον τόπο αναχώρησής του.
Άρθρο 170	Στο άρθρο 170 ορίζεται η σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου. Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας αυτή η μορφή σύμβασης ναυτολόγησης πρέπει να περιέχει την ημερομηνία που ορίστηκε για τη λήξη της. Κατά τα λοιπά, αποδίδεται ισχύουσα ρύθμιση: 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. Επομένως, στον καθορισμένο συμβατικά χρόνο συνυπολογίζεται και ο χρόνος της παράτασης μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στον επόμενο λιμένα, σε περίπτωση λήξης της σύμβασης κατά τη διάρκεια του πλου.
Άρθρο 171	Στο άρθρο 171 ρυθμίζεται η σύμβαση ναυτολόγησης κατά ταξίδι, σε μεγάλο βαθμό κατά την ισχύουσα ρύθμιση. Όπως αναφέρεται και στη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, η σύμβαση ναυτολόγησης κατά ταξίδι πρέπει να προσδιορίζει το ταξίδι, από τον λιμένα αναχώρησης μέχρι τον λιμένα προορισμού του πλοίου, αλλά και τον χρόνο που πρέπει να παρέλθει μετά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι προορισμού για να αποναυτολογηθεί ο ναυτικός. Το εν λόγω άρθρο ορίζει επίσης, ότι ο χρόνος αυτός δεν επιτρέπεται να είναι προγενέστερος της εκφόρτωσης του πλοίου. Τα πλοία που ακολουθούν τακτική γραμμή θεωρούνται ότι συμπληρώνουν το ταξίδι όταν επανέλθουν στον λιμένα της ναυτολόγησης και δη όταν συμπληρωθεί η εκφόρτωση στον λιμένα αυτόν. Σύμβαση ναυτολόγησης ανά ταξίδι περιλαμβάνει και τον πλου υπό έρμα.
Άρθρο 172	Το άρθρο 172 ρυθμίζει τη σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου. Απαιτούμενο στοιχείο για την προστασία του ναυτικού είναι η αναγραφή των προϋποθέσεων καταγγελίας, καθώς και της απαιτούμενης περιόδου κοινοποίησης αυτής. Η διάταξη αναγιγνώσκεται σε συνδυασμό με το άρθρο 168 εδάφιο έβδομο και με το άρθρο 6 παρ. 5 ζ αα του Κανονισμού για την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, όπου ορίζεται ότι η περίοδος κοινοποίησης της καταγγελίας δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερη για τον πλοιοκτήτη από ό,τι για το ναυτικό.
Άρθρο 173	Το άρθρο 173 εισάγει νέα διάταξη για τη λύση όλων των μορφών της σύμβασης

	ναυτολόγησης με συμφωνία των δύο συμβαλλομένων μερών. Είναι σύνηθες στην ελληνική ναυτιλιακή πρακτική να αναγράφεται στο ναυτικό φυλλάδιο ως λόγος λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης η κοινή συναίνεση. Είναι αυτονόητο ότι η κοινή συναίνεση πρέπει να αποτυπώνει την αδιαμφισβήτητη βούληση αμφοτέρων των συμβαλλομένων για λύση της σύμβασης ναυτολόγησης. Η σχετική εγγραφή στο ναυτικό φυλλάδιο και στο ημερολόγιο του πλοίου είναι δεκτική ανταπόδειξης και προσβολής για εικονικότητα.
Άρθρο 174	Το άρθρο 174 προβλέπει τις περιπτώσεις αυτοδίκαιης λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης. Η σύμβαση ναυτολόγησης λύνεται αυτοδίκαια λόγω απώλειας του πλοίου. Στην έννοια της απώλειας, εντάσσεται κάθε είδους ολική φυσική καταστροφή του πλοίου, δηλαδή βύθιση, ναυάγιο, διάλυση, πλήρης ανικανότητα του πλοίου προς πλου. Αντιθέτως η πρόσκαιρη ανικανότητα του πλοίου προς πλου ή ο προσωρινός παροπλισμός του δεν αποτελούν λόγους αυτοδίκαιης λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης, αλλά λόγους τακτικής καταγγελίας σύμφωνα με το άρθρο 176. Επίσης, η εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό επιφέρει την αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης, όχι όμως η κατάσχεση - συντηρητική ή αναγκαστική - του πλοίου. Τέλος, αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης επιφέρει και η διαγραφή του πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο (άρθρο 18 ΚΔΝΔ).
Άρθρο 175	Το άρθρο 175 ρυθμίζει τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με άτακτη καταγγελία από τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο. Αποτελεί καινοτόμο διάταξη, διότι η δυνατότητα τερματισμού της εργασιακής σχέσης χωρίς τήρηση προθεσμίας δίνεται πλέον στον πλοιοκτήτη ή στον πλοίαρχο, μόνο όταν υπάρχει σπουδαίος λόγος. Ειδικότερα, ο πλοιοκτήτης δύναται να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης του πλοιάρχου ή των μελών του πληρώματος, ή ο πλοίαρχος τη σύμβαση ναυτολόγησης των μελών του πληρώματος, εφόσον ο πλοίαρχος ή τα μέλη του πληρώματος αντίστοιχα, απουσιάζουν παράνομα από το πλοίο ή παραβιάζουν τις εργασιακές τους υποχρεώσεις κατά τρόπο, ο οποίος θέτει σε κίνδυνο το πλοίο, το φορτίο, τους επιβαίνοντες επί του πλοίου, αλλά και γενικότερα τη ναυσιπλοΐα. Η ενδελεχής μελέτη των υποχρεώσεων και καθηκόντων των ναυτικών - πλοιάρχου και λοιπών μελών του πληρώματος - κατέδειξε ότι οι εργασιακές τους υποχρεώσεις, όπως καταγράφονται στον ΚΔΝΔ, αποσκοπούν στην επίτευξη της ασφάλειας του πλοίου, του φορτίου, των επιβαινόντων επί του πλοίου και γενικά της ναυσιπλοΐας. Θα πρέπει να πληρούνται και οι δύο προϋποθέσεις του πραγματικού αυτής της διάταξης για να στοιχειοθετηθεί η άτακτη καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον πλοιοκτήτη/πλοίαρχο.
Άρθρο 176	Το άρθρο 176 ρυθμίζει τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με τακτική καταγγελία από τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο. Στην περίπτωση λύσης με τακτική καταγγελία πρέπει να αναφέρεται ο λόγος καταγγελίας, καθώς και να τηρείται προθεσμία, η οποία ορίζεται στο ελάχιστο χρονικό διάστημα των επτά (7) ημερών από τη γνωστοποίηση της καταγγελίας στον ναυτικό (βλ. και Πρότυπο Α.2.1. παρ. 5 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας). Στην παρ. 2 του άρθρου 173 αναφέρονται ενδεικτικά λόγοι τακτικής καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης από τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο. Η πρόσκαιρη ανικανότητα του πλοίου προς πλου αντιδιαστέλλεται από την πλήρη ή απόλυτη (παρ. 3 άρθρου 225 ΚΔΝΔ) ανικανότητα του πλοίου προς πλου που ισοδυναμεί με την απώλεια του πλοίου και επιφέρει αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης. Η ανικανότητα του πλοίου προς πλου δεν αποτελεί λόγο υπαναχώρησης

	του πλοιάρχου από τη σύμβαση ναυτολόγησης, όπως αναφέρει το άρθρο 69 του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ. Επίσης ο παροπλισμός του πλοίου για διάστημα άνω των δεκαπέντε (15) ημερών αντιδιαστέλλεται από τον οριστικό παροπλισμό του πλοίου, ο οποίος εξομοιώνεται με την απώλεια του πλοίου. Πρόκειται για προσωρινό παροπλισμό και για τον λόγο αυτό δίνεται η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο να αποφασίσουν, εάν το πλοίο θα συνεχίσει τους πλόες του μετά την επισκευή του ή τον προσωρινό παροπλισμό του.
Άρθρο 177	Το άρθρο 177 καταγράφει τις περιπτώσεις άτακτης καταγγελίας, δηλαδή καταγγελίας χωρίς τήρηση προθεσμίας της σύμβασης ναυτολόγησης από τον ναυτικό. Η παρ. 1 αντιστοιχεί στο άρθρο 74 του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ. Εκτός από τον πλοίαρχο, είναι δυνατόν να υποπέσει και ο πλοιοκτήτης σε βαριά παράβαση των καθηκόντων του έναντι του ναυτικού. Επειδή ως ναυτικός νοείται και ο πλοίαρχος, η καινοτομία της διάταξης έγκειται στο ότι αυτή τη δυνατότητα της άτακτης καταγγελίας έχει πλέον και ο πλοίαρχος, εφόσον ο πλοιοκτήτης υποπέσει σε βαριά παράβαση των καθηκόντων του έναντι αυτού. Η παρ. 2 του ιδίου άρθρου περιέχει νέα διάταξη, η οποία αποτελεί επιταγή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας [Πρότυπο Α 2.1. παρ. 6]: η λύση της σύμβασης ναυτολόγησης με μικρότερη περίοδο ειδοποίησης ή χωρίς ειδοποίηση να επέρχεται σε περιπτώσεις ανάγκης του ναυτικού για λόγους ευσπλαχνίας ή άλλους επείγοντες λόγους. Η παρ. 2 του άρθρου 177 δίνει τη δυνατότητα στον ναυτικό να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης με περίοδο γνωστοποίησης μικρότερη των επτά (7) ημερών ή χωρίς προθεσμία για σοβαρούς προσωπικούς ή άλλους επείγοντες λόγους.
Άρθρο 178	Στο άρθρο 178 ρυθμίζεται η τακτική καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον ναυτικό. Η σύμβαση αορίστου χρόνου δύναται να καταγγελθεί μετά την παρέλευση έξι (6) μηνών από τη συνομολόγησή της. Καταργείται το χρονικό όριο που έθετε το άρθρο 73 του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ, καθώς και οι τοπικοί περιορισμοί του λιμένα προορισμού του πλοίου, στο οποίο επιβαίνει ο καταγγέλλων ναυτικός. Η λύση της σύμβασης ναυτολόγησης επέρχεται μετά την πάροδο επτά (7) ημερών από την καταγγελία. Η προθεσμία αυτή, εάν συμπληρωθεί κατά τη διάρκεια του πλου, παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στον αμέσως επόμενο λιμένα.
Άρθρο 179	Το άρθρο 179 αποτυπώνει τη ρύθμιση της παρ. 10 του άρθρου 6 του Κανονισμού για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, η οποία προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 1 της υπ’ αρ. 2242.7-2.1/71195/30.9.2021 κοινής απόφασης των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Β΄4704). Σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 6 του Κανονισμού, η ομηρία του ναυτικού λόγω πειρατείας ή ένοπλης βίας δεν επιφέρει τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι η σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου δεν λύνεται, εάν κατά τον χρόνο λήξης της ο ναυτικός βρίσκεται σε ομηρία. Κατά τη διάρκεια της ομηρίας του ο ναυτικός δικαιούται να λαμβάνει πλήρη μισθό. Η συγκεκριμένη διάταξη αναγιγνώσκεται σε συνδυασμό με την παρ. 3 του άρθρου 179 του παρόντος, που διασαφηνίζει την έννοια του πλήρους μισθού. Οι όροι πειρατεία και ένοπλη ληστεία δίνονται στον ορισμό του άρθρου 1 του π.δ. 8/2021 (Α’ 12).
Άρθρο 180	Το άρθρο 180 πραγματεύεται το θέμα της αποζημίωσης του ναυτικού σε περίπτωση λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης. Αποζημίωση δικαιούται ο ναυτικός σε περίπτωση αυτοδίκαιης λύσης της σύμβασης ή λύσης με τακτική καταγγελία από τον πλοιοκτήτη,

	καθώς και λύσης με άτακτη καταγγελία από τον ίδιο. Η διάταξη αυτή αναγιγνώσκεται συνδυαστικά με όλα τα άρθρα που ρυθμίζουν τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης. Επίσης, το άρθρο αυτό αποδίδει το ισχύον δίκαιο ως προς τον τρόπο υπολογισμού της αποζημίωσης. Η αποζημίωση συνίσταται σε ποσό ίσο προς τον μισθό δεκαπέντε (15) ημερών. Διπλασιάζεται ή τριπλασιάζεται αυτό το ποσό ανάλογα με τον λιμένα στον οποίο επήλθε η λύση της σύμβασης ναυτολόγησης. Καταργείται το άρθρο 77 του ισχύοντος ΚΙΝΔ, σύμφωνα με το οποίο η λύση της σύμβασης λόγω κατάσχεσης του πλοίου ή εκποίησής του σε δημόσιο πλειστηριασμό, ανικανότητας προς πλου ή παροπλισμού που διαρκεί τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημέρες, είχε ως συνέπεια η οφειλομένη προς τον ναυτικό αποζημίωση να μειώνεται στο ήμισυ, όχι όμως να γίνεται λιγότερη του μισθού δεκαπέντε (15) ημερών.
Άρθρο 181	Το άρθρο 181 αποδίδει τον ν. 762/1978 (Α'45) «περί αστικής ευθύνης του ως αντιπροσώπου του εργοδότου συνάπτοντος εν Ελλάδι σύμβασιν εργασίας μετά ναυτικού» ο οποίος, ως αποτελούμενος από ένα άρθρο μόνο, κρίθηκε σκόπιμο να περιληφθεί στο νέο σχέδιο. Η παρ. 1 του άρθρου αποτελεί επανάληψη του πρώτου εδαφίου του άρθρου 1 του ν. 762/1978 με φραστικές τροποποιήσεις επιβεβλημένες για την προσαρμογή του στον παρόντα. Η διάταξη επιβάλλει την ευθύνη εις ολόκληρον του αλλοδαπού πλοιοκτήτη και του αντιπροσώπου του, ο οποίος συνάπτει σύμβαση ναυτολόγησης στην Ελλάδα με ναυτικό για όλες τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από ή με αφορμή τη συγκεκριμένη σύμβαση. Σε περίπτωση δε, κατά την οποία 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 σύναψη της σύμβασης ναυτολόγησης μέχρι την άσκηση των αξιώσεων από το ναυτικό. Οι αξιώσεις του ναυτικού κατά του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη υπόκεινται πλέον σε ετήσια παραγραφή (αντί της μέχρι τώρα προβλεπόμενης εξάμηνης), εκτός από τις αξιώσεις για εργατικό ατύχημα, οι οποίες υπόκεινται σε παραγραφή τριάντα (30) μηνών. Η παραγραφή άρχεται από την ημερομηνία λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης.
Άρθρο 182	Το άρθρο 182 παρέχει στον ναυτικό το δικαίωμα να λάβει ως προκαταβολή με την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης, ποσό που αντιστοιχεί στον πλήρη μισθό ενός μήνα, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη στην εφαρμοζόμενη συλλογική σύμβαση εργασίας. Η διάταξη αυτή συνάδει με την πρόβλεψη της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας Α2.2, σύμφωνα με την οποία οι πληρωμές που οφείλονται σε ναυτικούς πρέπει να γίνονται σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα του ενός μήνα (Κανονισμός παρ. 1 άρθρου 7). Ωστόσο, η προκαταβολή μισθού δεν απαγορεύεται να γίνεται και για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.
Άρθρο 183	Το άρθρο 183 πραγματεύεται τον υπολογισμό του μισθού του ναυτικού. Η παρ. 1 αποτυπώνει την επιταγή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας ότι οι μισθοί των ναυτικών καταβάλλονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, όχι μεγαλύτερα του ενός μηνός (Πρότυπο Α2.2 και Εθνικός Κανονισμός άρθρο 7, παρ. 1). Η παρ. 2 διασαφηνίζει ότι ο ναυτικός αμείβεται για τις ημέρες και τους μήνες που έχει διαρκέσει η σύμβαση ναυτολόγησης, ενώ επαναλαμβάνει την ισχύουσα ρύθμιση, ότι εάν η σύμβαση ναυτολόγησης διήρκεσε λιγότερο από μήνα, ο ναυτικός δικαιούται τον πλήρη μισθό ενός μήνα. Στην παρ. 3 του ιδίου άρθρου δίνεται ο ορισμός του πλήρους μισθού. Ως πλήρης μισθός νοείται ο βασικός μισθός που αντιστοιχεί στις κανονικές ώρες εργασίας

	του ναυτικού, τα τακτικά επιδόματα που σχετίζονται με τον βασικό μισθό και το επίδομα τροφής. Στην παρ. 4 επισημαίνεται η επίσης ισχύουσα ρύθμιση, ότι τόσο η πρώτη ημέρα ναυτολόγησης όσο και αυτή της αποναυτολόγησης θεωρούνται ως πλήρεις ημέρες.
Άρθρο 184	Το άρθρο 184 αναφέρεται στην αμοιβή που δικαιούται ο ναυτικός σε περίπτωση απώλειας του πλοίου λόγω ναυαγίου. Όπως ορίζει και ο υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ, ο ναυτικός δικαιούται πλήρεις αποδοχές για τις ημέρες που εργάστηκε για τη διάσωση του πλοίου, των επιβαινόντων στο πλοίο ή του φορτίου. Ο ναυτικός δικαιούται το σύνολο των τακτικών αποδοχών, δηλαδή τον πλήρη μισθό, το πολύ δύο (2) μηνών, εφόσον δεν προσελήφθη σε άλλο πλοίο. Ταυτόχρονα ο ναυτικός έχει τη διακριτική ευχέρεια να επιλέξει, εάν θα λάβει τον μισθό του άρθρου 180 ή την αποζημίωση του άρθρου 177. Επίσης, ο ναυτικός δικαιούται πλήρη αποζημίωση για απώλεια των αντικειμένων της προσωπικής ή επαγγελματικής του χρήσης σε περίπτωση που αυτή προήλθε από ατύχημα οφειλόμενο σε τυχηρό γεγονός.
Άρθρο 185	Το άρθρο 185 ρυθμίζει το δικαίωμα αδείας του ναυτικού, σε αντιστοίχιση με τις σχετικές διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας. Όπως ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 9 του Κανονισμού η ετήσια άδεια μετ' αποδοχών υπολογίζεται στη βάση τουλάχιστον δυόμισι ημερολογιακών ημερών ανά μήνα εργασίας, ενώ για διαστήματα μικρότερα του μηνός ο υπολογισμός γίνεται κατ' αναλογία. Δεν υπολογίζονται ως μέρος της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών, ούτε οι δικαιολογημένες απουσίες του ναυτικού από την εργασία (παρ. 2 άρθρου 9 Κανονισμού, Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας Πρότυπο Α2.4.2), ούτε η προσωρινή άδεια εξόδου στην ξηρά που χορηγείται στον ναυτικό σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας [παρ. 6 άρθρου 9 Κανονισμού, Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας Οδηγία Β2.4.1.4.(γ)]. Επίσης, ως μέρος της περιόδου υπηρεσίας ορίζεται ρητά ο χρόνος που αντιστοιχεί στην παρακολούθηση εγκεκριμένου προγράμματος ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης επί του πλοίου (παρ. 2 άρθρου 9 Κανονισμού, Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας Οδηγία Β2.4.1.2), ή σε ανικανότητα προς εργασία λόγω ασθένειας ή τραυματισμού του ναυτικού [παρ. 2 άρθρου 9 Κανονισμού, Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας Οδηγία Β2.4.1.4 (β)]. Συμφωνία παραίτησης από το δικαίωμα της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών απαγορεύεται και είναι άκυρη (παρ. 3 άρθρου 9 Κανονισμού, Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας Πρότυπο Α2.4.3.). Ειδικότεροι όροι της οικείας συλλογικής σύμβασης που έχει εφαρμογή αυτονοήτως υπερισχύουν.
Άρθρο 186	Το άρθρο 186 ορίζει τα δικαιώματα του ναυτικού σε περίπτωση ασθενείας ή ατυχήματος. Σύμφωνα με την παρ. 1 ο ναυτικός, εάν ασθενήσει, δικαιούται, όσο παραμένει στο πλοίο, πλήρη μισθό και νοσηλεία μέχρι την πλήρη αποθεραπεία του. Εάν η σύμβαση ναυτολόγησης λυθεί λόγω αδυναμίας του ναυτικού να παράσχει εργασία και αυτός αποβιβασθεί από το πλοίο, τότε δικαιούται τα έξοδα νοσηλείας, τα έξοδα παλιννόστησης και πλήρεις μισθούς διαρκείας τεσσάρων (4) μηνών από την αποβίβασή του από το πλοίο. Η έννοια του μισθού περιλαμβάνει τις πλήρεις μηνιαίες αποδοχές του ναυτικού, δηλαδή ό,τι ο ναυτικός αποκόμιζε από την εργασία του στο πλοίο πριν από την ασθένειά του. Εάν έχει συμφωνηθεί μισθός ασθενείας, δεν επιτρέπεται να είναι κατώτερος του μισθού ενεργείας, δηλαδή του βασικού μισθού προσαυξημένου κατά το αντίτιμο της τροφής ή του προβλεπόμενου στην οικεία συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή.

	Ιδιαίτερα σημαντική είναι η καινοτομία που εισάγεται με την παρ. 3 σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση του πλοιοκτήτη για τις απαιτήσεις από ασθένεια ή ατύχημα του ναυτικού. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας και τον Κανονισμό, ο πλοιοκτήτης τηρεί υποχρεωτική ασφάλιση για την ευθύνη του από επαγγελματική ασθένεια του ναυτικού. Αναγνωρίζεται ευθεία αξίωση του ναυτικού κατά του ασφαλιστή για τις καλυπτόμενες απαιτήσεις, ο δε τελευταίος δεν έχει το δικαίωμα να αντιτάξει κατά του ναυτικού τις ενστάσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση.
Άρθρο 187	Το άρθρο 187 οριοθετεί το δικαίωμα παλιννόστησης του ναυτικού. Ο ναυτικός, εάν λυθεί η σύμβαση ναυτολόγησης, δικαιούται να επιστρέψει με δαπάνες του πλοιοκτήτη στον τόπο της κατοικίας του ή στον λιμένα έναρξης του πλου ή στον τόπο υπογραφής της σύμβασης ναυτολόγησης ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο συμφωνηθεί κατά τη συνομολόγηση της σύμβασης ναυτολόγησης. Στο άρθρο 165 περ. θ΄ αναφέρεται ως προς το περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης και η υποχρέωση των συμβαλλομένων να ορίσουν τον τόπο παλιννόστησης του ναυτικού σε περίπτωση λύσης της σύμβασης. Το μέσο επιστροφής του ναυτικού στον συμφωνηθέντα τόπο επιλέγεται κατά την εύλογη κρίση του πλοιοκτήτη, αφού ληφθεί υπόψη η βούληση του ναυτικού. Όπως ορίζεται στον Κανονισμό (παρ. 8 άρθρου 10), ο πλοιοκτήτης οφείλει να δώσει τη δυνατότητα στον ναυτικό να επιστρέψει με ταχεία μέσα. Κρίνεται ότι το δικαίωμα αυτό θα πρέπει να ασκείται εντός ευλόγου χρόνου, ο οποίος προσδιορίζεται *ad hoc* από τις επικρατούσες σε κάθε περίσταση συνθήκες, άλλως αποσβέννυται.
Άρθρο 188	Το άρθρο 188 προσδιορίζει το κόστος της παλιννόστησης για τον πλοιοκτήτη, το οποίο περιλαμβάνει τη δαπάνη μετάβασης του ναυτικού στον τόπο που επελέγη, καθώς και τα έξοδα ενδιαίτησης και διατροφής του μέχρι να φθάσει στον τόπο προορισμού. Όπως ρητά ορίζεται στη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, οι δαπάνες της παλιννόστησης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αποτελούν χρέωση για τους ναυτικούς [Πρότυπο Α2.5.5 (γ)]. Μόνη εξαίρεση την οποία προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας είναι, όταν ο ναυτικός τελεί σε σοβαρή αθέτηση των εργασιακών του υποχρεώσεων. Στην παρ. 2 του άρθρου 184 ορίζεται ότι το κόστος παλιννόστησης μπορεί να παρακρατηθεί από τον μισθό του ναυτικού, μόνο εφόσον εκδοθεί τελεσίδικη δικαστική απόφαση, από την οποία προκύπτει ότι ο ναυτικός προέβη σε βαριά παράβαση των καθηκόντων και υποχρεώσεών του που απορρέουν από τη σύμβαση ναυτολόγησης. Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Πρότυπο Α2.5.2. και Κανονισμός άρθρο $10^{α}$), ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να συνάπτει ασφαλιστική σύμβαση για οφειλόμενους στον ναυτικό μισθούς κατά μέγιστο όριο τεσσάρων (4) μηνών, καθώς και για τα έξοδα παλιννόστησής του και κάλυψης των ουσιωδών αναγκών τροφής, ενδιαίτησης και ιατρικής μέριμνας. Τα πλοία, άλλωστε, είναι υποχρεωμένα να φέρουν πιστοποιητικά ή άλλη έγγραφη απόδειξη χρηματοοικονομικής ασφάλειας, ενώ αντίγραφό τους πρέπει να αναρτάται σε εμφανές σημείο προσβάσιμο για τους ναυτικούς (Κανονισμός, άρθρο $10^{α}$). Σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 184 του παρόντος, ο ναυτικός έχει ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή για τις αναφερόμενες στο Πρότυπο Α.2.5.2. (παρ. 2) απαιτήσεις. Ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αντιτάξει κατά του ναυτικού τυχόν ενστάσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση.

Άρθρο 189	Το άρθρο 189 προσδιορίζει τα καθήκοντα του ναυτικού αποδίδοντας τα ήδη ισχύοντα (άρθρα 57 και 59 του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ). Τα καθήκοντα αυτά καταγράφονται και στον ΚΔΝΔ (άρθρα 130 και 210). Ο ναυτικός οφείλει να συμμορφώνεται με τις εντολές των ιεραρχικώς προϊσταμένων του και να εκτελεί την υπηρεσία του, σύμφωνα με τους νόμους, τους όρους της σύμβασης ναυτολόγησης, τους κανονισμούς και τις κρατούσες συνήθειες. Σχετικά με την υποχρέωση αυτή είναι και τα άρθρα 133 και 134 ΚΔΝΔ , τα οποία ορίζουν την υποχρέωση των μελών του πληρώματος να συνεργάζονται σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιάρχου για τη σωτηρία του πλοίου και σε περίπτωση ναυαγίου να παρέχουν άμεση αρωγή προς τους ναυαγήσαντες. Η διάταξη αναγιγνώσκεται σε συνδυασμό με το άρθρο 172 του παρόντος για την άτακτη καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης από τον πλοιοκτήτη, από την οποία προκύπτει ότι κύριος γνώμονας των ενεργειών του ναυτικού είναι η ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων, του φορτίου και της ναυσιπλοΐας γενικότερα. Επίσης, ο ναυτικός, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, υποχρεούται να διατηρεί σε καλή κατάσταση το πλοίο και τα αντικείμενα που του έχουν χορηγηθεί. Το παρόν άρθρο αποτελεί, άλλωστε, απόρροια της αρχής του άρθρου 652 ΑΚ, κατά την οποία ο εργαζόμενος οφείλει να εκτελέσει με επιμέλεια την εργασία που ανέλαβε και ευθύνεται για τη ζημία που προξενείται στον εργοδότη από δόλο ή από αμέλειά του.
Άρθρο 190	Το άρθρο 190 καθορίζει και εκσυγχρονίζει το μέτρο της ευθύνης του πλοιάρχου. Στην παρ. 1, η οποία είναι διακηρυκτικής φύσεως, επαναλαμβάνονται διατάξεις του ΚΔΝΔ. Ο πλοίαρχος διοικεί το πλοίο (άρθρο 104 ΚΔΝΔ) και ευθύνεται για τη νόμιμη σύνθεση του πληρώματος σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη (άρθρο 105 ΚΔΝΔ), ενώ ταυτόχρονα έχει την αποκλειστική ευθύνη για την τήρηση των ισχυόντων νόμων και κανονισμών που άπτονται της ασφάλειας του πλοίου, του πληρώματος και όλων των επιβαινόντων στο πλοίο, του φορτίου και γενικότερα της ναυσιπλοΐας (άρθρα 104-129 ΚΔΝΔ και ειδικότερα άρθρο 113 ΚΔΝΔ). Το μέτρο της ευθύνης του πλοιάρχου αναμορφώνεται. Η παρ. 2 του παρόντος άρθρου, προσαρμοζόμενη στη γενική θεωρία αλλά και στις διεθνείς εξελίξεις της θεωρίας και της πράξης, ορίζει ότι ο πλοίαρχος ευθύνεται για δόλο και βαριά αμέλεια και όχι για κάθε πταίσμα, όπως ορίζει το άρθρο 40 του υπό αναθεώρηση ΚΙΝΔ.
Άρθρο 191	Το άρθρο 191, αναγνωρίζοντας τον εξέχοντα ρόλο του πλοιάρχου επί του πλοίου, καθιερώνει προσωπική του ευθύνη ως προς την τήρηση και φύλαξη όλων των ναυτιλιακών και φορτωτικών εγγράφων, βιβλίων και πιστοποιητικών που προβλέπουν οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διεθνείς συμβάσεις. Πέραν της τήρησης και φύλαξης των απαιτούμενων από τη νομοθεσία εγγράφων, ο ΚΔΝΔ απαιτεί από τον πλοίαρχο να μεριμνά ώστε να βρίσκονται επί του πλοίου τα προβλεπόμενα από τον νόμο έγγραφα. Παράδειγμα αυτής της υποχρέωσης αποτελεί το άρθρο 32 του Κανονισμού, το οποίο στο άρθρο 12 απαιτεί το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας να αναρτώνται σε εμφανή θέση στο πλοίο, ώστε να είναι διαθέσιμα για τους ναυτικούς.
Άρθρο 192	Το άρθρο 192 επαναλαμβάνει το άρθρο 44 του ισχύοντος ΚΙΝΔ. Ο πλοίαρχος, για να αποτρέψει κίνδυνο που απειλεί το πλοίο, μπορεί να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε αντικείμενο βρίσκεται επί του πλοίου και κρίνεται ότι είναι αναγκαίο για τον σκοπό αυτό. Ο πλοίαρχος μπορεί να χρησιμοποιήσει ξένα πράγματα του πληρώματος ή των επιβατών ή ακόμα και το φορτίο ή τμήμα αυτού. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται το

	άρθρο 286 ΑΚ. Το παραπάνω δικαίωμα που δίνει ο νόμος στον πλοίαρχο είναι συνυφασμένο με την εξουσία του επί των επιβαινόντων στο πλοίο (άρθρο 104 ΚΔΝΔ) για τον σκοπό της τήρησης της ασφάλειας, της υγιεινής και της πειθαρχίας επί του πλοίου.
Άρθρο 193	Το άρθρο 193 επαναλαμβάνει το άρθρο 57 του ισχύοντος ΚΙΝΔ, ορίζοντας ότι ο πλοίαρχος μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να αναθέτει προσωρινά σε ναυτικό καθήκοντα πέραν εκείνων που υποχρεούται να εκτελέσει σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησής του, υπό την προϋπόθεση ότι δεν είναι ασυμβίβαστα με την ειδικότητα και τον βαθμό του. Στην παρ. 2 καθίσταται σαφές ότι για την πρόσθετη αυτή υπηρεσία του ναυτικού καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή, η οποία, σύμφωνα με το άρθρο 659 ΑΚ, είναι ανάλογη με τον συμφωνημένο μισθό και με τις ειδικές περιστάσεις, δηλαδή το είδος και τον χρόνο της παρασχεθείσας εργασίας.
Άρθρο 194	Το άρθρο 194 ορίζει ότι ο πλοίαρχος δεν επιτρέπεται, επί ποινή αποζημιώσεως, να φορτώνει εμπορεύματα για λογαριασμό του, εάν δεν υπάρχει ρητή έγγραφη άδεια του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου. Κατά τον ίδιο τρόπο απαιτείται ρητή άδεια του πλοιάρχου, προκειμένου να φορτώνει ο ναυτικός εμπορεύματα για δικό του λογαριασμό. Η παρ. 2 του άρθρου 58 του ισχύοντος ΚΙΝΔ, σύμφωνα με την οποία ο πλοίαρχος δικαιούται να αποθέσει στην ξηρά ή να απορρίψει στη θάλασσα τα εμπορεύματα που φόρτωσε ο ναυτικός χωρίς ρητή έγγραφη άδειά του, εάν τα ανακαλύψει μετά τον απόπλου, καταργείται δια του παρόντος
Άρθρο 195	Το άρθρο 195 παρέχει στον πλοίαρχο δικαστική αντιπροσωπευτική εξουσία (ενεργητική και παθητική), η οποία είναι συνάρτηση της εξουσίας του στο πλοίο, στο φορτίο, στους επιβαίνοντες στο πλοίο και στα πράγματά τους. Σύμφωνα με την παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ο πλοίαρχος έχει την εξουσία να αντιπροσωπεύει ενεργητικά τον πλοιοκτήτη μόνο κατά τη διάρκεια του πλου και σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης. Η εξουσία του αυτή έγκειται στη δυνατότητα κοινοποίησης εγγράφων, στη λήψη ασφαλιστικών μέτρων και στην έγερση αγωγών σε ό,τι αφορά το πλοίο ή το φορτίο. Σύμφωνα με την παρ. 2, ο πλοίαρχος έχει την εξουσία να αντιπροσωπεύει παθητικά τον πλοιοκτήτη. Η εξουσία αυτή παρέχεται στον πλοίαρχο, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε τόπο διαφορετικό από την έδρα του πλοιοκτήτη και αφορά την κοινοποίηση σε αυτόν διαδικαστικών ή εξωδίκων εγγράφων που απευθύνονται στον πλοιοκτήτη και αφορούν το υπό πλοιαρχία του πλοίο.
Άρθρο 196	Σύμφωνα με τη διαπιστωτικού χαρακτήρα πρόβλεψη της παρ. 1 του άρθρου 1, σε επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1989 για την επιθαλάσσια αρωγή (βλ. ιδίως άρθρο 2 αυτής). Με την παρ. 2 του ίδιου άρθρου επεκτείνεται το πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης σε επιχειρήσεις 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 βυθό της θάλασσας· διευκρινίζεται ότι πρόκειται για τις περιπτώσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 3 της Διεθνούς Σύμβασης, στις οποίες αυτή καταρχάς δεν εφαρμόζεται. Κατά συνολική θεώρηση, επομένως, από τη ρυθμιστική εμβέλεια των ως άνω διατάξεων δεν καταλαμβάνονται οι περιπτώσεις επιθαλάσσιας αρωγής του άρθρου 4 (κρατικά πλοία) και της περ. δ’ της παρ. 1 του άρθρου 30 (περιουσιακά στοιχεία ναυτικής πολιτιστικής κληρονομιάς) της Διεθνούς Σύμβασης – σχετικά με την τελευταία περίπτωση, λόγω της

	επιφύλαξης που διατύπωσε η χώρα μας κατά την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης. Ελλείψει αντίθετης συμφωνίας, στις περιπτώσεις αυτές, εφόσον η αρωγή παρέχεται αυτόκλητα, εφαρμόζονται οι περί διοίκησης αλλοτρίων διατάξεις του Αστικού Κώδικα, όπως δέχεται σχετικώς η νομολογία.
Άρθρο 197	Ο τρόπος επιμερισμού της αμοιβής, που δικαιούται το αρωγό πλοίο, μεταξύ του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου και των άλλων προσώπων που υπηρετούν σε αυτό, αποτελεί ζήτημα, την επίλυση του οποίου η Διεθνής Σύμβαση (παρ. 2 άρθρου 15) παραπέμπει στο δίκαιο της σημαίας του πλοίου. Έτσι, για την περίπτωση που την επιθαλάσσια αρωγή παρέχει πλοίο με ελληνική σημαία, η παρ. 1 του άρθρου 197 ορίζει ότι 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 δε που περιορίζει το ποσό αμοιβής που αναλογεί στον πλοίαρχο και το πλήρωμα είναι άκυρη. Η διάταξη αντιστοιχεί κατά βάση στο ισχύον μέχρι σήμερα πρώτο εδάφιο του άρθρου 251 ΚΙΝΔ. Εξ αντιδιαστολής προκύπτει ότι είναι επιτρεπτή συμφωνία που περιορίζει το ποσό αμοιβής που δικαιούται ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής (αλλιώς μέχρι σήμερα το πρώτο εδάφιο του άρθρου 251 ΚΙΝΔ). Αν το πλοίο είναι κατ' επάγγελμα ναυαγοσωστικό ή έχει χαρακτηριστεί ως τέτοιο, η διάταξη δεν εφαρμόζεται, δοθέντος ότι το ζήτημα της αμοιβής του πλοιάρχου και του πληρώματος ρυθμίζεται από τη σύμβαση που συνδέει τα πρόσωπα αυτά με τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου. Η παρ. 2 επαναλαμβάνει το ισχύον μέχρι σήμερα δεύτερο εδάφιο του άρθρου 251 ΚΙΝΔ.
Άρθρο 198	Με την παρ. 1 του άρθρου 198 προβλέπεται ότι την αγωγή για πληρωμή αμοιβής νομιμοποιείται να ασκήσει και ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής του αρωγού πλοίου 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. Η παρ. 2 επαναλαμβάνει τον ισχύοντα μέχρι σήμερα κανόνα του άρθρου 255 ΚΙΝΔ, ενώ η παρ. 3 αντιστοιχεί στην ισχύουσα ρύθμιση του τρίτου εδαφίου του άρθρου 251 ΚΙΝΔ.
Άρθρο 199	Ορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου Β'.
Άρθρο 200	Προβλέπονται οι περιπτώσεις όπου υπάρχει διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων.
Άρθρο 201	Το κεντρικής σημασίας άρθρο 201 εκκινεί από την αφετηρία ότι η ζημιογόνος σύγκρουση είναι πάντοτε παράνομη, αφού έχει ως αποτέλεσμα την προσβολή δικαιωμάτων (ζωή, σωματική ακεραιότητα, ιδιοκτησία), που κατά τη νομική τους φύση είναι απόλυτα. Αποσκοπεί όμως στην περιστολή της έννοιας της παρανομίας, αφού αυτή κρίνεται όχι από το αποτέλεσμα, αλλά με βάση τη συμπεριφορά του ζημιώσαντος, εισάγοντας έτσι αντικειμενικό κριτήριο για την κατάφαση της παρανομίας με προσανατολισμό στους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα (ΔΚΑΣ), που έχουν κυρωθεί με το ν.δ. 93/1974 (Α' 293) και αποτελούν ισχύον δίκαιο, οι οποίοι επιβάλλουν συγκεκριμένους τρόπους ενέργειας, η παρέκκλιση από τους οποίους θεμελιώνει την παρανομία και ταυτόχρονα αξιολογεί την υπαιτιότητα. Σε κάθε περίπτωση, η παραβίαση των ΔΚΑΣ δεν τεκμαίρει υπαιτιότητα, καθόσον μάλιστα οι ίδιοι (Κανόνας 2 παρ. 2) επιτρέπουν τη μη εφαρμογή τους, όταν αυτό επιβάλλεται από τις ειδικές συνθήκες της συγκεκριμένης περιστάσεως. Επιπλέον, στην παρ. 1 του ίδιου άρθρου παρέχεται νομοθετικός ορισμός της άμεσης και της έμμεσης σύγκρουσης,

	σύμφωνα με τα ήδη ισχύοντα και διευκρινίζεται ότι η υπαίτια σύγκρουση μπορεί να συνδέεται είτε με τη ναυτική ακαταλληλότητα του πλοίου, οπότε πρόκειται για ευθύνη από ίδιες πράξεις αυτού που το εκμεταλλεύεται, αφού αυτός υπέχει ατομικό καθήκον να διασφαλίζει την αξιοπλοΐα του είτε με την παραβίαση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται οι ΔΚΑΣ και τα ναυτικά έθιμα, οπότε πρόκειται περί ευθύνης για αλλότριες πράξεις, όταν η διακυβέρνηση του πλοίου έχει ανατεθεί από αυτόν που το εκμεταλλεύεται σε άλλο πρόσωπο.
Άρθρο 202	Το υποκείμενο της ευθύνης προσδιορίζεται στο άρθρο 202, όπου ορίζεται ρητά πλέον ότι οφειλέτης της αποζημιώσεως είναι αυτός που εκμεταλλεύεται το πλοίο, δηλαδή ο πλοιοκτήτης ή, αν τελεί υπό εφοπλισμό, ο εφοπλιστής και ότι τούτο συμβαίνει ακόμα και όταν η σύγκρουση προκλήθηκε με υπαιτιότητα πλοηγού, έστω και αν η πρόσληψη αυτού ήταν υποχρεωτική, καθόσον ο πλοηγός ενεργεί πάντοτε και προς όφελος του εκμεταλλευόμενου το πλοίο, στη δραστηριότητα του οποίου πρέπει να καταλογιστούν οι αδικοπραξίες του. Ο κύριος του ζημιώσαντος πλοίου που τελεί υπό εφοπλισμό ευθύνεται πραγματοπαγώς σύμφωνα με το άρθρο 63, ενώ για τη θεμελίωση της ευθύνης των λοιπών υπαίτιων προσώπων (πλοιάρχου, μελών του πληρώματος, πλοηγού, ρυμουλκέα κ.λπ.) γίνεται παραπομπή στις κοινές περί αδικοπραξιών διατάξεις.
Άρθρο 203	Το άρθρο 203 πραγματεύεται την κατανομή της ευθύνης και επαναδιατυπώνει τον κανόνα ότι αυτή βαρύνει εκείνον που εκμεταλλεύεται το πλοίο στο οποίο καταλογίζεται η ζημιογόνος ενέργεια (πράξη ή παράλειψη), ενώ αν συνυπαίτιοι είναι περισσότεροι, η ευθύνη επιμερίζεται κατ' αναλογία του βαθμού της συνυπαιτιότητάς τους. Η αναλογία αυτή καθορίζει το μέτρο της ευθύνης προς αποκατάσταση των υλικών ζημιών (των πλοίων, των φορτίων και των επιβαινόντων σε κάθε ζημιωθέν πλοίο, δηλαδή των επιβατών, του πλοιάρχου και του πληρώματός του), με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία ο καθορισμός της αναλογίας δεν είναι εφικτός, οπότε η ευθύνη κατανέμεται ισομερώς, ενώ επί προσωπικών ζημιών (λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης) θεσπίζεται εις ολόκληρον ευθύνη όλων των συνυπαιτίων για λόγους ανθρωπιστικούς, όπως και κατά το ισχύον (διεθνές και εθνικό) δίκαιο. Στην περίπτωση αυτή εκείνος που κατέβαλε αποζημίωση μεγαλύτερη από αυτήν που του αναλογούσε υποκαθίσταται αυτοδικαίως στα δικαιώματα του αποζημιωθέντος και για τον λόγο αυτό με το άρθρο 207 του παρέχεται δικαίωμα αναγωγής.
Άρθρο 204	Στο άρθρο 204 καθορίζονται ως δικαιούχοι της αποζημίωσης α) ο εκμεταλλευόμενος το ζημιωθέν από τη σύγκρουση πλοίο, β) οι επιβαίνοντες σ' αυτό, δηλαδή οι επιβάτες, ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος και γ) οι δικαιούχοι των μεταφερόμενων με αυτό πραγμάτων, ενώ δικαίωμα αποζημιώσεως για τις υλικές ζημίες του πλοίου που τελεί υπό εφοπλισμό αναγνωρίζεται και στον κύριό του, οπότε δημιουργείται ενεργητική εις ολόκληρον ενοχή μεταξύ κυρίου και εφοπλιστή. Παράλληλα, οριοθετούνται οι αξιώσεις που καλύπτονται από τη ρύθμιση, η οποία, συντονιζόμενη προς τα διεθνώς ισχύοντα, εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της, αφενός, τις αξιώσεις αποζημίωσης που εγείρονται από πρόσωπα με τα οποία ο εκμεταλλεύομενος το πλοίο συνδέεται συμβατικά (επιβαίνοντες, μεταφερόμενα φορτία, συμβάσεις ρυμούλκησης κ.ά. - παρ. 3) και, αφετέρου, τις αξιώσεις αποζημιώσεως για ζημίες σε πρόσωπα και πράγματα που κατά τον χρόνο της σύγκρουσης βρίσκονταν εκτός των πλοίων που συγκρούστηκαν (παρ. 4).

Άρθρο 205	Στο άρθρο 205 περιλαμβάνονται, για τη συστηματική πληρότητα του Κεφαλαίου, ρυθμίσεις σχετικά με την έκταση της αποζημίωσης και διατυπώνονται κανόνες ανάλογοι με αυτούς των άρθρων 298 ΑΚ (παρ. 1) και 300 ΑΚ (παρ. 2), ενώ προς άρση της υφιστάμενης θεωρητικής διχογνωμίας, ρητά θεμελιώνεται (παρ. 3) αξίωση χρηματικής ικανοποίησης για ηθική βλάβη κατά τις γενικές διατάξεις (άρθρα 299 και 932 ΑΚ). Τέλος, με την τελευταία παράγραφο της εν λόγω διάταξης περιλαμβάνεται πρόβλεψη για το ζήτημα του χρονικού σημείου από το οποίο εκκινεί η τοκοφορία της αξίωσης αποζημίωσης: Σε αντίθεση με τα όσα γίνονται δεκτά στο κοινό δίκαιο των αδικοπρακτικών ενοχών, ως τέτοιο ορίζεται ο χρόνος επέλευσης της ζημίας ή, σε περίπτωση αναγωγής, της πληρωμής. Η εν λόγω διάταξη δεν θίγει τις ρυθμίσεις των Διεθνών Συμβάσεων και του παρόντος Κώδικα για τον περιορισμό της ευθύνης, συμπεριλαμβανομένου του άρθρου 5 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού της Ευθύνης για τον συμψηφισμό σε περίπτωση συνυπαίτιας σύγκρουσης.
Άρθρο 206	Στην παρ. 1 του άρθρου 206 επανεισάγονται ως λόγοι απαλλαγής από την ευθύνη η αδυναμία προσδιορισμού της αιτίας της σύγκρουσης, η ανώτερη βία και το τυχηρό γεγονός. Στις περιπτώσεις αυτές, η απαλλαγή του εναγομένου είναι ολική και η ζημία βαρύνει αυτόν που την υπέστη, επειδή για τη μετακύλιση της ευθύνης αποκαταστάσεώς της δεν υφίσταται ή δεν αποδεικνύεται η συνδρομή του νόμιμου λόγου ευθύνης. Σε περίπτωση αμφίβολης σύγκρουσης, όταν δηλαδή δεν μπορεί να προσδιοριστεί η αιτία της, η απαλλαγή επέρχεται, ακόμα και αν έχει διαπιστωθεί η παραβίαση των ΔΚΑΣ. Το ίδιο ισχύει και όταν οι ΔΚΑΣ παραβιάστηκαν κατά τρόπο ανεκτό από τους ίδιους, αλλά η σύγκρουση δεν αποφεύχθηκε επειδή παρεμβλήθηκε τυχαίο γεγονός ή περιστατικό ανώτερης βίας. Για τον καθορισμό του περιεχομένου της έννοιας της ανώτερης βίας ισχύουν τα γενικώς γενόμενα δεκτά, ενώ στην έννοια του τυχαίου γεγονότος εντάσσονται περιπτώσεις, που προσομοιάζουν στην ανώτερη βία επειδή εκφεύγουν της σφαίρας επιρροής των εμπλεκόμενων, όπως συμβαίνει επί, υπαίτιας ή ανυπαίτιας, ενέργειας τρίτου προσώπου, λ.χ. της λιμενικής αρχής. Στην επόμενη παράγραφο προβλέπεται ως λόγος μερικής απαλλαγής του εναγομένου η συνυπαιτιότητα του ενάγοντος, οπότε η απαλλαγή επέρχεται κατά το ποσοστό της ζημίας που αναλογεί στον βαθμό της συνυπαιτιότητάς του, ενώ επί αδυναμίας καθορισμού της αναλογίας, η ευθύνη κατανέμεται ισομερώς. Επισημαίνεται η διαφορά των περιπτώσεων αδυναμίας προσδιορισμού, αφενός, της αναλογίας του πταίσματος περισσοτέρων, η οποία δεν αίρει τη συνευθύνη και, αφετέρου, της αιτίας της σύγκρουσης, η οποία αίρει την ευθύνη του εναγομένου. Για τη δικονομική λειτουργία των λόγων απαλλαγής ισχύουν όσα γίνονται δεκτά και σήμερα. Είναι αυτονόητο ότι λόγους ολικής απαλλαγής από την ευθύνη συνιστούν, αν αποδειχθούν, η αποκλειστική υπαιτιότητα του ενάγοντος, το σύννομο ή το ανυπαίτιο των ενεργειών του εναγομένου και η έλλειψη πρόσφορου αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ αυτών και της σύγκρουσης.
Άρθρο 207	Η διάταξη του άρθρου 207 συμπληρώνει εκείνη του άρθρου 203 παρ. 4 προβλέποντας ότι όταν η συνευθύνη των πλοίων είναι εις ολόκληρον, το πρόσωπο που αποκατέστησε μεγαλύτερο τμήμα της ζημίας από εκείνο που του αναλογεί έχει δικαίωμα να στραφεί αναγωγικώς κατά του συνυπαίτιου για την καταβολή του υπερβάλλοντος. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του κοινού δικαίου.
Άρθρο 208	Στο εν λόγω άρθρο, περιλαμβάνονται δικονομικές διατάξεις περί α) κατανομής του βάρους απόδειξης και β) αποκλεισμού των νόμιμων (όχι όμως και των δικαστικών του

	άρθρου 336 παρ. 3 ΚΠολΔ) τεκμηρίων για την απόδειξη των προϋποθέσεων της ευθύνης, με αποτέλεσμα η έκθεση του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων για τα αίτια, τις συνθήκες και τους υπαίτιους του ναυτικού ατυχήματος να μεταπίπτει πλέον, από νόμιμο μαχητό τεκμήριο (κατ' άρθρο 243 του ισχύοντος ΚΙΝΔ) σε απλό αποδεικτικό έγγραφο.
Άρθρο 209	Με το εν λόγω άρθρο επαναδιατυπώνεται ο κανόνας του άρθρου 244 του ισχύοντος ΚΙΝΔ περί της δυνητικής ενεργητικής και παθητικής εκπροσώπησης του πληρώματος, των δικαιούχων του φορτίου και των επιβατών του ζημιωθέντος πλοίου από τον εκμεταλλευόμενο αυτό ή από τον πλοίαρχό του κατά την άσκηση αγωγής για την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστησαν από τη σύγκρουση, με παράλληλη υποχρέωση προσεπικλήσεως των εκπροσωπούμενων, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να παραστούν στη συζήτησή της.
Άρθρο 210	Με το εν λόγω άρθρο ρυθμίζονται ειδικά οι υποχρεώσεις του πλοιάρχου μετά τη σύγκρουση, οπότε οφείλει παροχή, αφενός, ακινδύνως για το πλοίο του αρωγής στα άλλα εμπλεκόμενα πλοία και, αφετέρου, πληροφοριών αναγκαίων για την ταυτοποίηση του δικού του πλοίου, ώστε να καταστεί ευχερής η διεκδίκηση της αποζημίωσης, ενώ θεσπίζεται το ανεύθυνο του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή για την παραβίαση των υποχρεώσεων αυτών εκ μέρους του πλοιάρχου.
Άρθρο 211	Το άρθρο 211, όπως εισάγεται, αποτυπώνει τον όρο Α των Κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας του 2016, ο οποίος ορίζει ότι κοινή αβαρία υπάρχει μόνο όταν έκτακτη θυσία ή δαπάνη, εκούσια και εύλογη, πραγματοποιήθηκε με σκοπό την προστασία πλοίου και φορτίου από θαλάσσιο κίνδυνο που έχει επισυμβεί σε κοινή ναυτική αποστολή. Με το νέο αυτό άρθρο, αποδίδεται πληρέστερα ο ορισμός της κοινής αβαρίας που προϋπήρχε στον ΚΙΝΔ, αποσυνδέεται όμως από την ύπαρξη επιδιωχθέντος ωφέλιμου αποτελέσματος, όπως άλλωστε ισχύει σε πολλές άλλες έννομες τάξεις.
Άρθρο 212	Με το άρθρο 212, καθορίζεται ότι τις θυσίες και δαπάνες της κοινής αβαρίας θα τις φέρουν τα θυσιασθέντα και διασωθέντα συμφέροντα του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου που συνεισφέρουν.
Άρθρο 213	Με την παρ. 1 του άρθρου 213 οριοθετείται πότε υπάρχει μια κοινή ναυτική αποστολή ενώ η παρ. 2 του ιδίου άρθρου προβλέπει ειδικότερα ότι κοινή ναυτική αποστολή υπάρχει και όταν ένα ή περισσότερα πλοία ρυμουλκούν ή ωθούν άλλο πλοίο ή πλοία ανεξάρτητα από την ύπαρξη φορτίων. Τέλος, με την παρ. 3 (πρώτο εδάφιο) του ιδίου άρθρου επισημαίνεται ειδικότερα ότι σε περίπτωση αποσύνδεσης πλοίου, εάν το πλοίο αυτό είναι ασφαλές, τότε δεν θεωρείται ότι ευρίσκεται σε κίνδυνο, ενώ με το δεύτερο εδάφιο της ιδίας παραγράφου προβλέπεται ότι η κοινή ναυτική αποστολή συνεχίζεται όταν η αποσύνδεση ή η υποχρεωτική παραμονή σε σύνδεση πλοίου ή πλοίων συνιστά πράξη κοινής αβαρίας.
Άρθρο 214	Με την παρ. 1 του άρθρου 214 καθορίζεται ρητά ότι στην κοινή αβαρία υπολογίζονται μόνο οι απώλειες, ζημίες ή δαπάνες που έχουν πραγματοποιηθεί ως άμεση συνέπεια πράξης κοινής αβαρίας, ενώ στην παρ. 2 αυτού προβλέπεται ότι δεν υπολογίζονται απώλειες, ζημίες ή δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με περιβαλλοντική ζημία. Με την παρ. 3 του άρθρου αυτού προβλέπεται ότι δεν υπολογίζονται οι αποζημιώσεις υπεραναμονής, οι αγοραίες απομειώσεις και κάθε απώλεια ή ζημία ή δαπάνες που καταβλήθηκαν σε σχέση με το ταξίδι του πλοίου ή οποιαδήποτε άλλη έμμεση ζημία.

Άρθρο 215	Το άρθρο 215, με την παρ. 1 αυτού, αποτυπώνοντας τον όρο 4 των Κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας του 2016, δέχεται ότι τα δικαιώματα προς συνεισφορά στη κοινή αβαρία δεν θίγονται σε περίπτωση κατά την οποία ένα γεγονός που προκάλεσε τη θυσία ή δαπάνη οφείλεται σε πταίσμα προσώπου το οποίο συμμετείχε στην κοινή ναυτική αποστολή, ενώ με την παρ. 2 αυτού προβλέπει δυνατότητα αναγωγής κατά του υπαιτίου προσώπου.
Άρθρο 216	Το άρθρο 216, αποτυπώνοντας τον όρο 5 των Κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας του 2016, με την παρ. 1 αυτού προβλέπει ότι το βάρος της απόδειξης έχει το μέρος που επιζητεί να υπολογισθεί στην κοινή αβαρία η ζημία ή οι δαπάνες που κατέβαλε, ενώ στις επόμενες παραγράφους του μνημονεύει ότι τα εμπλεκόμενα μέρη στην κοινή ναυτική αποστολή οφείλουν να παράσχουν όλα τα στοιχεία στον διακανονιστή της αβαρίας για την αξία της απώλειας ή της ζημίας εντός δώδεκα (12) μηνών από την ολοκλήρωση της κοινής ναυτικής αποστολής. Σε διαφορετική περίπτωση, με την παρ. 3 του άρθρου αυτού, παρέχεται στον διακανονιστή αβαρίας η διακριτική ευχέρεια να υπολογίσει την αξία αυτών με βάση τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του, ενώ περαιτέρω προβλέπεται ότι ο υπολογισμός αυτός του διακανονιστή μπορεί να αμφισβητηθεί μόνον εφόσον αποδειχθεί ότι είναι προδήλως εσφαλμένος (παρ. 4).
Άρθρο 217	Με το άρθρο 217 αποτυπώνονται οι διατάξεις του όρου 6 των Κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας του 2016 και προβλέπεται ότι στην κοινή αβαρία θα υπολογίζεται και κάθε συμπληρωματική δαπάνη που καταβλήθηκε προς αποφυγή άλλης δαπάνης που θα γινόταν αποδεκτή ως κοινή αβαρία, μόνο, όμως, μέχρι το ποσό των εξόδων της κοινής αβαρίας που αποφεύχθηκαν.
Άρθρο 218	Το άρθρο 218, αποτυπώνοντας τον όρο 7 των Κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας του 2016, προβλέπει ειδικότερα ότι ο διακανονισμός της κοινής αβαρίας θα γίνεται με βάση τις αξίες που ισχύουν κατά τον χρόνο και στον τόπο όπου ολοκληρώνεται η κοινή ναυτική αποστολή, χωρίς, όμως, αυτό να επηρεάζει τον τόπο του διακανονισμού, όπως ορίζεται στο άρθρο 220.
Άρθρο 219	Το άρθρο 219 ορίζει ότι ο διακανονισμός της κοινής αβαρίας ξεκινάει με την έγγραφη δήλωση του πλοιοκτήτη προς τον διακανονιστή της επιλογής του, καθώς και στα πρόσωπα που εκπροσωπούν τα συμφέροντα του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου (πρώτο εδάφιο). Προβλέπεται, ακόμα, ότι εάν, μετά από ένα (1) μήνα από την υποβολή στον πλοιοκτήτη σχετικού αιτήματος για την έναρξη του διακανονισμού από πρόσωπο που έχει έννομο συμφέρον, ο πλοιοκτήτης αδρανήσει, τότε ο έχων έννομο συμφέρον μπορεί να ορίσει τον διακανονιστή της επιλογής του.
Άρθρο 220	Το άρθρο 220 καθορίζει πλέον ρητά ότι ο διακανονισμός της κοινής αβαρίας θα γίνεται στην πραγματική έδρα του πλοιοκτήτη, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία των μερών. Με τη ρύθμιση αυτή αποφεύγονται ασάφειες και αμφιβολίες σχετικά με την καταστατική ή άλλη έδρα του πλοιοκτήτη και επέρχεται ευθυγράμμιση με ανάλογες ρυθμίσεις άλλων ναυτιλιακών κρατών.
Άρθρο 221	Με το άρθρο 221 γίνεται πλέον ευκρινής και ρητή παραπομπή στις εφαρμοστέες διατάξεις των Κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας του 2016, όπως τις έχει αποτυπώσει το CMI, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία των μερών. Παρέχεται επίσης νομοθετική εξουσιοδότηση για υιοθέτηση τυχόν νεότερων εκδοχών των Κανόνων Υόρκης-Αμβέρσας, εφόσον κριθεί δικαιοπολιτικώς σκόπιμο.
Άρθρο 222	Το άρθρο αυτό συνιστά «χάρτη πλεύσης» για τον εφαρμοστή του δικαίου,

	αποσαφηνίζοντας τις εφαρμοστέες διατάξεις σχετικά με τον συνολικό περιορισμό της ευθύνης. Ως γενικό καθεστώς ορίζεται, σύμφωνα με την παρ. 1, η Διεθνής Σύμβαση του 1976 για τον «περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις» (κυρωθείσα με τον ν. 1923/1991, Α' 13)· η εν λόγω Σύμβαση (η οποία αποδίδεται στο νομοθέτημα ως Διεθνής Σύμβαση Περιορισμού) εφαρμόζεται όπως έχει κυρωθεί και εκάστοτε ισχύει στη χώρα μας· άρα προς το παρόν, εφαρμόζεται όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο του 1996 (κυρωθέν με το άρθρο πρώτο του ν. 3743/2009, Α' 24) και την Απόφαση περί τροποποίησης των ορίων περιορισμού του 2012 (κυρωθείσα με το άρθρο 16 παρ. 1 του ν. 4504/2017, Α' 184). Κάθε άλλη μελλοντική τροποποίηση της Σύμβασης θα τυγχάνει επίσης εφαρμογής, από και δια της έναρξης ισχύος της στην ελληνική έννομη τάξη. Οι παρ. 2 και 3 οριοθετούν τις εξαιρέσεις στο γενικό καθεστώς της Σύμβασης Περιορισμού, όπως αυτές προκύπτουν από τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης για πετρελαϊκή ρύπανση. Σύμφωνα με την παρ. 2, οι απαιτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 «αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο» υπόκεινται σε συνολικό περιορισμό, σύμφωνα με τις διατάξεις της ειδικής αυτής Σύμβασης, όπως έχει κυρωθεί (π.δ. 197/1995, Α' 106) και εκάστοτε ισχύει στη χώρα μας· άρα, σήμερα ισχύει, όπως έχει τροποποιηθεί από την Απόφαση του 2000 περί τροποποίησης των ορίων περιορισμού (π.δ. 286/2002, Α' 256). Όπως και για τη Σύμβαση Περιορισμού, κάθε άλλη μελλοντική τροποποίηση της Σύμβασης θα τυγχάνει επίσης εφαρμογής, από και δια της έναρξης ισχύος της στην ελληνική έννομη τάξη. Ως προς τις απαιτήσεις που εμπίπτουν στη Διεθνή Σύμβαση του 2001 για «την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης» (ν. 3393/2005, Α' 242), στις οποίες αναφέρεται η παρ. 3, αποσαφηνίζεται ότι ο περιορισμός λαμβάνει χώρα σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού (δια παραπομπής στην παρ. 1). Πρόκειται για πρόβλεψη της ίδιας της Διεθνούς Σύμβασης του 2001 (άρθρο 6). Όπου υφίστανται διαφορές, όπως σχετικά με τους δικαιούχους περιορισμού, γίνεται ειδική νομοθετική μνεία. Η παρ. 4 καθορίζει το πλαίσιο περιορισμού για τις 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», με βάση τις περιεχόμενες σε αυτήν διατάξεις. Η εν λόγω Διεθνής Σύμβαση δεν έχει τεθεί ακόμη διεθνώς σε ισχύ, ούτε έχει κυρωθεί από τη χώρα μας. Λόγω αφενός της έντονης κινητικότητας σε διεθνές και εθνικό επίπεδο που καθιστά αναμενόμενη τη θέση σε ισχύ της Διεθνούς Σύμβασης, αφετέρου της μακροπρόθεσμης προοπτικής του παρόντος Σχεδίου, κρίθηκε δικαιοπολιτικώς ορθή η υιοθέτηση της συγκεκριμένης διάταξης που πρέπει να αναγιγνώσκεται σε συνδυασμό με τη μεταβατική ρύθμιση του άρθρου 289. Τέλος, η παρ. 5 αποτυπώνει τη νομοθετική επιλογή της ενιαίας διαδικασίας περιορισμού, ανεξαρτήτως της φύσης της απαίτησης, για λόγους ασφάλειας δικαίου, αποφυγής αλληλεπικαλύψεων και ταχείας εκκαθάρισης των απαιτήσεων. Οι σχετικοί διαδικαστικοί κανόνες περιλαμβάνονται στο Δεύτερο Κεφάλαιο.
Άρθρο 223	Στο άρθρο 223 καθορίζονται οι δικαιούχοι περιορισμού, σύμφωνα με τις αντίστοιχες προβλέψεις των εκάστοτε εφαρμοζόμενων διεθνών συμβάσεων. Οι παρ. 1 και 2(α) αποδίδουν τη ρύθμιση των παρ. 2, 3 και 4 του πρώτου άρθρου της Διεθνούς Σύμβασης

	Περιορισμού. Οι περ. (β) και (γ) της παρ. 2 αποδίδουν τη ρύθμιση των άρθρων Ι παρ. 3 και V παρ. 11 της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο, 1 παρ. 3 της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης για το πετρέλαιο κίνησης και 1 παρ. 3 και 9 παρ. 11 της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Η διάταξη υπηρετεί σκοπούς νομοθετικής οικονομίας και συντονισμού, αφενός διότι αποκαθιστά τη συστηματική ενότητα των ειδικών εννοιολογικών προσδιορισμών με τη διάταξη του άρθρου 48 (η οποία περιέχει τον γενικό ορισμό του πλοιοκτήτη), αφετέρου διότι διευκολύνει εφεξής την αναφορά στους δικαιούχους του περιορισμού χωρίς απαρίθμηση των ενδιαφερομένων προσώπων.
Άρθρο 224	Αποδίδεται εν προκειμένω κεντρικής σημασίας κανόνας του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου ότι η επίκληση του ευεργετήματος του συνολικού περιορισμού από δικαιούχο αυτού δεν συνιστά αποδοχή της ευθύνης (βλ. και άρθρο 1 παρ. 7 Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού). Όσον αφορά τις απαιτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, το ζήτημα της ευθύνης θα κριθεί με το εκάστοτε εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο· όσον αφορά τις απαιτήσεις από ρύπανση που καταλαμβάνονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις του 1992 και του 2001, οι όροι και προϋποθέσεις ευθύνης καθορίζονται απευθείας από τα διεθνή νομοθετήματα.
Άρθρο 225	Όπως προκύπτει και από τον τίτλο του άρθρου 225, πρόκειται για διάταξη που ρυθμίζει κρίσιμα ζητήματα διαχρονικού δικαίου, τα οποία ανέκυψαν στο παρελθόν και μπορούν να ανακύψουν στο μέλλον λόγω της τακτικής αναπροσαρμογής των ορίων περιορισμού που λαμβάνει χώρα μέσω της διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής ή τροποποίησης (*tacit amendment procedure*). Η άσκηση του δικαιώματος περιορισμού, ως μη αυτοτελούς διαπλαστικού δικαιώματος, συνδέεται με υφιστάμενη έννομη σχέση του δικαιούχου με τρίτα πρόσωπα (συγκεκριμένα της ευθύνης του έναντι αυτών για την ικανοποίηση των κρίσιμων ναυτικών απαιτήσεων) και οδηγεί στην αλλοίωση της εν λόγω σχέσης. Συνεπώς, για τον καθορισμό των εφαρμοζόμενων ποσοτικών ορίων, σε περίπτωση διαδοχικής μεταβολής του, κρίσιμος είναι ο χρόνος του ζημιογόνου γεγονότος, και άρα της γένεσης αυτής, και όχι ο χρόνος άσκησης του δικαιώματος περιορισμού.
Άρθρο 226	Το εν λόγω άρθρο αφενός επεκτείνει το δικαίωμα περιορισμού σε όλα τα πλοία, με την έννοια του άρθρου 1 του παρόντος, αφετέρου αποσαφηνίζει τα εφαρμοζόμενα όρια ανά κατηγορία πλοίων. Ο κανόνας τίθεται στην παρ. 1, όπου ορίζεται ότι τα προβλεπόμενα στη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού όρια ευθύνης (άρθρο 6 παρ. 1, 2, 4, 5 και άρθρο 7) εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία, κατά την έννοια του παρόντος Κώδικα, άρα και σε πλοία που δεν καταλαμβάνονται από την εν λόγω Σύμβαση (όπως τα αερόστρωμνα σκάφη, άρθρο 15 παρ. 2 (α) Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού). Τα όρια τυγχάνουν εφαρμογής, ανεξαρτήτως της βάσης ευθύνης, ενδοσυμβατικής ή αδικοπρακτικής (βλ. και άρθρο 2 παρ. 1, 2 Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού). Εξαίρεση στον παραπάνω κανόνα εισάγει η παρ. 2· με αυτήν αξιοποιείται ευχέρεια που παρέχεται από το άρθρο 15 παρ. 2 (β) της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού προς τον εθνικό νομοθέτη να εισαγάγει ειδικές προβλέψεις για πλοία με χωρητικότητα κατώτερη των 300 κόρων. Τα οριζόμενα στην παρ. 2 ανώτατα όρια περιορισμού για την κατηγορία των πλοίων κάτω των 300 κόρων ολικής χωρητικότητας, μπορούν να τροποποιούνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ώστε να παρακολουθείται ευχερώς η εξέλιξη των ορίων στο διεθνές επίπεδο.

	Η παρ. 4 αφορά ειδικώς τα πλοία, που εμπίπτουν στον ορισμό του άρθρου Ι παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και, ως προς τα οποία, ισχύουν τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση αυτή όρια.
Άρθρο 227	Σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος Κώδικα, το Ένατο Μέρος περί περιορισμού της ευθύνης τυγχάνει εφαρμογής και στα στατικά ναυπηγήματα. Η παρ. 1 εξειδικεύει τον κανόνα, αποσαφηνίζοντας τα πρόσωπα που δικαιούνται να επικαλεσθούν το ευεργέτημα του περιορισμού και τις απαιτήσεις που υπόκεινται σε αυτόν. Όσον αφορά τους δικαιούχους περιορισμού, η ρύθμιση ευθυγραμμίζεται με τα προβλεπόμενα στη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού· άρα τα πρόσωπα που προβλέπονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 223. Μπορούν επίσης να περιορίσουν την ευθύνη τους για ζημίες από την εκμετάλλευση στατικών ναυπηγημάτων. Οι περιορίσιμες απαιτήσεις συμπίπτουν με τις προβλεπόμενες στο άρθρο 2 κατηγορίες. Ως προς τα εφαρμοζόμενα ποσοτικά όρια, υιοθετείται διάκριση με κριτήριο το κατά πόσον το στατικό ναυπήγημα, ως προς το οποίο ασκείται δικαίωμα περιορισμού, διαθέτει ή όχι καταμετρηθείσα ολική χωρητικότητα. Σύμφωνα με την παρ. 4 ρητώς εξαιρούνται από τον περιορισμό της ευθύνης τα στατικά ναυπηγήματα που έχουν κατασκευασθεί για τον σκοπό έρευνας ή εκμετάλλευσης των φυσικών πηγών του βυθού ή του υπεδάφους του. Τέτοια δυνατότητα δεν παρέχεται ούτε με βάση το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο (άρθρο 15 παρ. 5 (β) Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού), αλλά ούτε και με εθνική ρύθμιση, όπως καθίσταται σαφές με τη διάταξη της παρ. 4.
Άρθρο 228	Στην παρ. 1 του εν λόγω άρθρου αποσαφηνίζεται ότι, σε περίπτωση εμπλοκής περισσότερων πλοίων, στο ίδιο ζημιογόνο περιστατικό (π.χ. ναυτικό ατύχημα σύγκρουσης), ο περιορισμός της ευθύνης γίνεται αυτοτελώς για κάθε ένα από αυτά και με βάση τη χωρητικότητα εκάστου. Η αυτοτέλεια δεν θίγει προφανώς, ούτε εμποδίζει την άσκηση του -ειδικώς προβλεπόμενου στο άρθρο 5 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού- δικαιώματος συμψηφισμού για τις αντίστοιχες απαιτήσεις. Περαιτέρω, η αυτοτέλεια εφαρμόζεται και στην περίπτωση ρυμούλκησης πλοίου όταν τόσο το ρυμουλκό όσο και το ρυμουλκούμενο εμπλέκονται με χειρισμούς τους στο ζημιογόνο περιστατικό· αντιθέτως, όταν εμπλέκεται μόνο το ρυμουλκό, ο περιορισμός της ευθύνης θα γίνει με βάση μόνο τη χωρητικότητα αυτού. Στην παρ. 2 αποσαφηνίζεται ότι εάν το εμπλεκόμενο πλοίο, βάσει της χωρητικότητας του οποίου υπολογίζονται τα όρια περιορισμού, υποστεί το ίδιο ζημίες, οι ζημίες αυτές δεν υπόκεινται σε περιορισμό. Η ρύθμιση ακολουθεί ορθή λύση που έχει διαπλασθεί νομολογιακά στο αγγλικό δίκαιο, με το εξής σκεπτικό: αφενός ένα πλοίο δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονο ζημιώσαν και ζημιωθέν για τους σκοπούς της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, αφετέρου μία τέτοια δυνατότητα θα οδηγούσε σε καταστρατήγηση της *ratione personae* επενέργειας του κεφαλαίου, με την έννοια ότι το κεφάλαιο που θα συνέστηνε ο πλοιοκτήτης για προκληθείσες από την εκμετάλλευση του πλοίου του ζημίες θα λειτουργούσε και προς όφελος του (υπαίτιου ναυλωτή). Ζημίες που προκαλούνται στο ζημιώσαν πλοίο από επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής υπόκεινται σε περιορισμό διότι, ούτως ή άλλως, ως προς αυτές τα όρια υπολογίζονται με διαφορετική βάση αναφοράς.
Άρθρο 229	Σε διεθνές επίπεδο, τα προβλεπόμενα στις οικείες Συμβάσεις όρια περιορισμού τροποποιούνται μέσω της διαδικασίας της «σιωπηρής αποδοχής» (άρθρο 8

	Πρωτοκόλλου 1996 στη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού, άρθρο 15 Πρωτοκόλλου 1992 για την τροποποίηση της Σύμβασης Ευθύνης 1969), με σκοπό την επίτευξη ταχύτητας και ευρείας αποδοχής των εκάστοτε αναπροσαρμογών των ορίων. Η παρούσα διάταξη επιλύει το ζήτημα που τέθηκε τόσο στην ελληνική έννομη τάξη όσο και σε αλλοδαπές, κατά πόσο η έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων τοποθετείται στον ενιαίο χρόνο θέσης σε διεθνή ισχύ των τροποποιημένων ορίων ή απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες για την ένταξή τους στο εσωτερικό δίκαιο. Στην παρ. 1 προκρίνεται – ως προς την τροποποίηση των ορίων της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού- η νομοθετική επιλογή της έναρξης ισχύος αυτών κατά τον χρόνο της θέσης τους διεθνώς σε ισχύ, με βάση την προβλεπόμενη στο άρθρο 8 του Πρωτοκόλλου 1996 διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής. Η ρύθμιση αυτή ικανοποιεί πλήρως τον στόχο της ομοιόμορφης και ταχύτερης έναρξης ισχύος των ποσοτικών ορίων, συντονίζοντας κάθε φορά τα ισχύοντα στην ημεδαπή έννομη τάξη με τη διεθνή ρύθμιση. Είναι δε απολύτως συμβατή με την εσωτερική συνταγματική τάξη, δεδομένου ότι με νόμο έχει κυρωθεί και εισαχθεί στην ελληνική έννομη τάξη η διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής (ν. 3743/2009, Α’ 24). Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Κώδικα, καταργείται συνεπώς η παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4507/2017 (Α’ 196). Η παρ. 2 υιοθετεί την ίδια λύση ως προς την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων ποσοτικών ορίων που προβλέπονται στη Διεθνή Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο. Εν προκειμένω, η διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής κυρώθηκε και ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 197/1995 (Α’ 106). Σε κάθε περίπτωση, για λόγους διαφάνειας και διάχυσης της πληροφόρησης, η παρ. 3 προβλέπει την έκδοση διαπιστωτικής πράξης του αρμόδιου Υπουργού περί της θέσης σε εφαρμογή των νέων ορίων.
Άρθρο 230	Το άρθρο 230 εισάγει καίριας σημασίας ρύθμιση, επί ζητήματος που έχει αποτελέσει αντικείμενο προβληματισμού και διχοστασίας τόσο στις αλλοδαπές έννομες τάξεις όσο και στην ημεδαπή, ως προς την εξωεδαφική επενέργεια της σύστασης κεφαλαίου περιορισμού με βάση τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού. Η Διεθνής Σύμβαση δεν περιέχει ρητό κανόνα αποκλειστικής διεθνούς δικαιοδοσίας, ούτε ρυθμίζει ευθέως την αναγνώριση της σύστασης κεφαλαίου συσταθέντος σε ένα κράτος από τα λοιπά συμβαλλόμενα κράτη. Το κενό πληρούται με ρύθμιση που υπηρετεί τη *ratio* καθαυτή του περιορισμού και αποτρέπει το οξύμωρο και μη συμβατό με το αίτημα ασφάλειας δικαίου αποτέλεσμα να απαιτούνται περισσότερα κεφάλαια όταν εκκινούν δικαστικές διαδικασίες σε περισσότερες δικαιοδοσίες. Η παρ. 1 καθιερώνει νομοθετικώς την αρχή της αναγνώρισης κεφαλαίου περιορισμού που έχει παραδεκτώς συσταθεί σε άλλο συμβαλλόμενο κράτος, υπό δύο προϋποθέσεις: Πρώτον ότι στο κράτος σύστασης έχει ασκηθεί αγωγή ή άλλο ένδικο βοήθημα για απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό· αρκεί οποιοδήποτε ένδικο βοήθημα (π.χ. αίτηση λήψης ασφαλιστικών μέτρων) και όχι μόνο άσκηση αγωγής σχετικά με περιορίσιμη απαίτηση, όπως προκύπτει από το ίδιο το γράμμα της παρ. 1 του άρθρου 11 της Διεθνούς Σύμβασης στην αυθεντική πρωτότυπη διατύπωση στην Αγγλική (*legal proceedings*). Δεύτερον, θα πρέπει το κράτος στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο να εφαρμόζει τα ίδια ποσοτικά όρια περιορισμού με τη χώρα μας, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή ικανοποίηση των ζημιωθέντων, εντός του διεθνώς ομοιόμορφου πλαισίου. Σε κάθε περίπτωση, η αναγνώριση δικαστικής σύστασης

	κεφαλαίου μέσω του μηχανισμού του (υπερνομοθετικής ισχύος) Κανονισμού 1215/2012 δεν αποκλείεται. Η παρ. 2 αφορά στην επενέργεια της σύστασης του κεφαλαίου *ratione personae*· αποτυπώνει τη ρύθμιση της παρ. 3 του άρθρου 11 της Διεθνούς Σύμβασης, η οποία επεκτείνεται, δια του εθνικού κανόνα, και στις περιπτώσεις περιορισμού που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης.
Άρθρο 231	Η έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης ρυθμίζεται κατά παραπομπή στο διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο. Η ρύθμιση είναι ενιαία και διατρέχει οριζόντια τόσο τη γενική ρύθμιση περιορισμού (άρθρο 4 Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού), όσο και τις ειδικές διεθνείς συμβάσεις ευθύνης (παρ. 2 άρθρου V Διεθνούς Σύμβασης αστικής ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο, άρθρο 6 Διεθνούς Σύμβασης για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης). Οι αυτές προϋποθέσεις έκπτωσης εφαρμόζονται σε περιπτώσεις περιορισμού που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων. Η παρ. 2 οριοθετεί το προσωπικό πταίσμα του δικαιούχου περιορισμού, ως προϋπόθεση για την έκπτωση αυτού από το ευεργέτημα του περιορισμού. Η οριοθέτηση είναι συσταλτική, με την έννοια ότι μόνο προσωπική πράξη ή παράλειψη του δικαιούχου, τελούμενη με άμεσο ή ενδεχόμενο δόλο, μπορεί να προκαλέσει έκπτωση αυτού. Η οριοθέτηση αυτή συντονίζει το βήμα με τις πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού της 4ης.8.2021 (LEG 108/WP.1/Rev.1) και υπηρετεί πληρέστερα το αίτημα του διεθνούς νομοθέτη περί στεγανότητας του συστήματος περιορισμού. Επιτυγχάνει επίσης καλύτερη στάθμιση μεταξύ αφενός των (τακτικώς) αυξανομένων ποσοτικών ορίων και αφετέρου της ασφάλειας δικαίου ως προς την επέλευση των συνεπειών του περιορισμού. Στο ίδιο πνεύμα, η παρ. 3 αποσαφηνίζει ότι το πταίσμα του πλοιάρχου (αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη), και *a fortiori* του πληρώματος δεν καταλογίζεται στον πλοιοκτήτη ή εκμεταλλευόμενο το πλοίο, όσον αφορά την άρση του ευεργετήματος του περιορισμού. Το πταίσμα αυτό αξιολογείται μόνο στο πρόσωπο αυτών που το διέπραξαν.
Άρθρο 232	Η ρύθμιση του εν λόγω άρθρου καθιστά σαφές ότι η σύσταση κεφαλαίου περιορισμού και, ακολούθως, η διοχέτευση των περιορίσιμων απαιτήσεων σε μία οιονεί συλλογική διαδικασία, επιβάλλει την αδρανοποίηση των ναυτικών προνομίων και την *pro rata* ικανοποίηση των αναγγελθεισών απαιτήσεων. Η παρ. 1 αφορά τη διανομή κεφαλαίου που λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, υπαγορεύεται δε κατ' ουσίαν από το ίδιο το γράμμα της παρ. 1 του άρθρου 12 αυτής που επιτάσσει την κατ' αναλογία των απαιτήσεών τους συμμετοχή των αναγγελθέντων δανειστών. Ο κανόνας της αδρανοποίησης των ναυτικών προνομίων επιβεβαιώνεται από την παρ. 2 και ως προς το κεφάλαιο περιορισμού για ζημίες από πετρελαϊκή ρύπανση, ως συνέπεια της αναλογικής συμμετοχής των δανειστών που προβλέπει η παρ. 4 του άρθρου V της οικείας Διεθνούς Σύμβασης.
Άρθρο 233	Σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 1 εδάφιο δεύτερο της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, το κεφάλαιο πρέπει να καλύπτει το σύνολο των ποσών που προσδιορίζονται από τα άρθρα 6 και 7, ανάλογα με τη φύση των απαιτήσεων, μαζί με τον ανάλογο τόκο από την ημερομηνία του γεγονότος από το οποίο προκύπτει η ευθύνη ως την ημερομηνία σύστασης του κεφαλαίου· ο καθορισμός του τόκου αφήνεται στην εθνική νομοθεσία. Η

	παρούσα διάταξη καλύπτει το μέχρι σήμερα ρυθμιστικό κενό, το οποίο είχε προκαλέσει διχοστασία σε θεωρία και νομολογία. Κρίθηκε ορθότερο να μη ληφθεί ως σημείο αναφοράς ο ισχύων στην ημεδαπή νόμιμος τόκος, δεδομένου ότι μέχρι τον χρόνο σύστασης του κεφαλαίου τα ποσοτικά όρια εκφράζονται σε λογιστικές μονάδες (Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα – ΕΤΔ) και όχι στο επίσημο νόμισμα της χώρας· από την άλλη μεριά, μη πρόσφορη κρίθηκε η αναφορά στο (σχεδόν μηδενικό) επιτόκιο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Η Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή κατέληξε, σταθμίζοντας τα εκατέρωθεν συμφέροντα, τη ratio του θεσμού και την προστασία των ζημιωθέντων, σε ειδική ρύθμιση (όπως και αντίστοιχες αλλοδαπές νομοθεσίες), σύμφωνα με την οποία ο τόκος καθορίζεται με βάση το διατραπεζικό επιτόκιο δανεισμού σε ευρώ (EURIBOR) προσαυξημένο κατά τέσσερις μονάδες, από τον χρόνο του επίδικου περιστατικού έως και τη σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού. Περαιτέρω ρητώς προβλέπεται στην παρ. 2 ότι οι δικαστικές δαπάνες δεν υπόκεινται σε περιορισμό, ώστε να αποθαρρύνονται οι μακροχρόνιες δικαστικές διενέξεις και να μη θίγεται η ισότιμη μεταχείριση των αναγγελθέντων δανειστών, λόγω διαφορών στο ύψος και τη δικονομική μεταχείριση των δικαστικών δαπανών στις διάφορες δικαιοδοσίες. Τέλος, με την παρ. 3 αποσαφηνίζεται ότι υπόκεινται σε περιορισμό τυχόν τέλη (που εκ φύσεως φέρουν ανταποδοτικό χαρακτήρα) καθώς και πρόστιμα του Δημοσίου σχετικά με περιορίσιμες απαιτήσεις που εμπίπτουν στις κατηγορίες του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού (όπως, λόγου χάρη, τα τέλη ναυαγίου που επιβάλλονται από τους λιμενικούς οργανισμούς). Ρητή εξαίρεση προβλέπεται για τα πρόστιμα που επιβάλλονται από τις αρμόδιες αρχές για θαλάσσια ρύπανση, οποιασδήποτε προέλευσης. Όσον αφορά τη Διεθνή Σύμβαση Αστικής Ευθύνης του 1992 για ρύπανση από πετρέλαιο και τη Διεθνή Σύμβαση του 2001 για ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, η εξαίρεση επιβάλλεται από τον ίδιο τον ορισμό της ζημίας (άρθρο Ι παρ. 6 και άρθρο 1 παρ. 9 αντίστοιχα)· αφορά όμως και λοιπές περιπτώσεις, όπως η ρύπανση από τοξικές και επικίνδυνες ουσίες που, προς το παρόν, δεν αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης υπερνομοθετικής ισχύος.
Άρθρο 234	Η εν λόγω ρύθμιση απηχεί το άρθρο 10 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού αλλά και το γεγονός ότι η Ελλάδα ούτε με τον κυρωτικό νόμο 1923/1991 (Α' 13), ούτε αργότερα, έκανε χρήση της προβλεπόμενης στο άρθρο 10 παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης ευχέρειας να προβλέψει ότι το δικαίωμα περιορισμού δεν μπορεί να ασκηθεί εάν δεν έχει συσταθεί κεφάλαιο περιορισμού σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση. Η κατά τον τρόπο αυτό άσκηση του δικαιώματος περιορισμού μπορεί να γίνει σε κάθε βαθμό δικαιοδοσίας και μέχρι την τελευταία πράξη εκτέλεσης.
Άρθρο 235	Με το άρθρο αυτό θεσπίζεται η υπό των δικαιούχων περιορισμού προσώπων υποβολή ειδικής δήλωσης περί σύστασης κεφαλαίου περιορισμού στον Γραμματέα του δικαστηρίου που είναι αρμόδιο, ως ενιαίου τύπου για όλα τα ρυθμιζόμενα από τις Διεθνείς Συμβάσεις συστήματα περιορισμού ευθύνης, για την οποία συντάσσεται από τον Γραμματέα ειδική έκθεση κάτω από τη δήλωση. Η δήλωση αυτή δεν αποτελεί ομολογία για την ύπαρξη ευθύνης, όπως εξάλλου προβλέπεται ρητά στο 224. Στην παρ. 2 της διάταξης ορίζεται το πρωτοδικείο Πειραιά ως αποκλειστικά αρμόδιο για τη σύσταση κεφαλαίου με βάση τη Διεθνή Σύμβαση Περιορισμού, ενώ ως προς τις Διεθνείς Συμβάσεις ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και ευθύνης για το πετρέλαιο

	κίνησης, προβλέπεται συντρέχουσα αρμοδιότητα του Πρωτοδικείου του Πειραιά και του Πρωτοδικείου του τόπου όπου επήλθε το ζημιογόνο περιστατικό.
Άρθρο 236	Ως προς το περιεχόμενο που πρέπει να έχει η δήλωση του άρθρου 235, προβλέπονται τα στοιχεία εξατομίκευσης του πλοίου (όνομα, σημαία, αριθμός και λιμένας νηολόγησης, διεθνές διακριτικό σήμα, αριθμός Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και ολική χωρητικότητα), μία σύντομη περιγραφή του περιστατικού από το οποίο απορρέουν οι περιορίσιμες απαιτήσεις και οι γνωστές ή πιθανές ζημιές που σχετίζονται με αυτό, πίνακας των τυχόν γνωστών δανειστών, το ύψος του ποσού στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη, διορισμός αντικλήτου του δικαιούχου περιορισμού για όλες τις επιδόσεις που αφορούν στη διαδικασία του περιορισμού και ο τρόπος με τον οποίο θα συσταθεί το κεφάλαιο. Στην παρ. 2 του άρθρου 236, προβλέπεται η επισύναψη στη δήλωση εγγράφων, η παράλειψη της οποίας καθιστά αυτήν απαράδεκτη. Τα έγγραφα αυτά είναι: α) επικυρωμένο αντίγραφο του διεθνούς πιστοποιητικού καταμέτρησης του πλοίου ή του αντίστοιχου πρωτοκόλλου καταμέτρησης, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, β) βεβαίωση της Τράπεζας της Ελλάδας για την ισοτιμία σε ευρώ του ΕΤΔ κατά την ημερομηνία σύστασης του κεφαλαίου, γ) βεβαίωση αξιόχρεου πιστωτικού ιδρύματος που λειτουργεί στην Ελλάδα στο οποίο συστήθηκε το κεφάλαιο περί της σύστασής του, δ) αποδεικτικό κατάθεσης σε πίστωση ειδικού λογαριασμού αξιόχρεου πιστωτικού ιδρύματος που λειτουργεί στην Ελλάδα ποσού είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ για τα αρχικώς υπολογιζόμενα έξοδα της διαδικασίας και αμοιβή του εκκαθαριστή. Πέραν των προαναφερθέντων εγγράφων που επισυνάπτονται υποχρεωτικώς, ο δηλών μπορεί να προσκομίσει – κατά την κρίση του – οποιοδήποτε άλλο έγγραφο σχετικό με οποιαδήποτε περιορίσιμη απαίτηση.
Άρθρο 237	Με το εν λόγω άρθρο ρυθμίζονται οι τρόποι σύστασης του κεφαλαίου περιορισμού. Η σύσταση γίνεται είτε με την κατάθεση σε μετρητά σε πίστωση ειδικού λογαριασμού σε αξιόχρεο πιστωτικό ίδρυμα που λειτουργεί στην Ελλάδα, είτε με την έκδοση εγγυητικής επιστολής ενός τέτοιου πιστωτικού ιδρύματος. Στους ανωτέρω παραδοσιακούς τρόπους σύστασης προστίθεται και η δυνατότητα έκδοσης εγγυητικής επιστολής αξιόχρεου αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού (*P&I Club*), που είναι μέλος του *International Group of P&I Clubs* για να ανταποκρίνεται η ελληνική νομοθεσία στα διεθνώς κρατούντα στις ναυτιλιακές συναλλαγές εν γένει. Ο τύπος και το ελάχιστο περιεχόμενο της εγγυητικής επιστολής καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ως προς τους τόκους του ως άνω ειδικού λογαριασμού, αυτοί αποδίδονται σε εκείνον που συνέστησε το κεφάλαιο, εν όψει του ότι το ύψος του κεφαλαίου περιορισμού από το οποίο θα τύχουν ικανοποίησης οι απαιτήσεις των δανειστών δεν δύναται να αυξηθεί ή μειωθεί.
Άρθρο 238	Η διάταξη αυτή αποδίδει τις ρυθμίσεις του προγενέστερου π.δ. 666/1982 (Α' 138). Με αυτήν επαναλαμβάνονται ο δικαστικός έλεγχος και η εποπτεία της διαδικασίας την εκκαθάρισης. Η διαδικασία αυτή αρχίζει με την υποβολή της δήλωσης από τον Γραμματέα στον Προϊστάμενο του Πρωτοδικείου, ο οποίος με πράξη του διορίζει τον Εισηγητή Δικαστή και τον Εκκαθαριστή. Προβλέπεται η χωρίς καθυστέρηση ειδοποίηση του Εκκαθαριστή από τον Γραμματέα και η σιωπηρή αποδοχή αυτού εάν δεν προβεί σε δήλωση περί του αντιθέτου μέσα σε τρεις (3) ημέρες. Ρυθμίζονται ακόμη τα θέματα αντικατάστασης του Εκκαθαριστή, είτε με δική του πρωτοβουλία για σοβαρούς λόγους

	και πάντοτε κατόπιν απόφασης του Εισηγητή περί αντικατάστασής του, η οποία όμως δεν θα προκαλεί διακοπή του έργου του Εκκαθαριστή, είτε κατόπιν αυτεπάγγελτης πράξης του Εισηγητή, κατά της οποίας ο Εκκαθαριστής δικαιούται να ασκήσει ανακοπή εντός βραχύτατης προθεσμίας στο Μονομελές Πρωτοδικείο, που δικάζει με τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας.
Άρθρο 239	Σύμφωνα με τις προβλέψεις της παρ. 1 του άρθρου αυτού, η δήλωση περιορισμού υπόκειται σε έλεγχο ως προς την ορθότητα του υπολογισμού του κεφαλαίου με βάση τα όρια των Διεθνών Συμβάσεων, ως προς το αξιόχρεο του αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού και το περιεχόμενο και τα επισυναπτόμενα στη δήλωση έγγραφα και εκδίδεται σχετικώς απόφαση του Εισηγητή περί συμμόρφωσης με τα ανωτέρω, ή, σε αρνητική περίπτωση, διατάσσεται με την απόφαση οτιδήποτε χρειάζεται για τη συμμόρφωση με αυτά. Παρέχεται επίσης η δυνατότητα στον Εισηγητή να διατάξει τη συμπλήρωση του ποσού για τα έξοδα και την αμοιβή της διαδικασίας εκκαθάρισης. Επισημαίνεται ότι έλεγχος του αξιόχρεου των πιστωτικών ιδρυμάτων δεν προβλέπεται, καθόσον, δυνάμει του ν. 4261/2014 (ενσωμάτωση οδηγίας 2013/36/ΕΕ), τα πιστωτικά ιδρύματα ιδρύονται και λειτουργούν κατόπιν αδείας λειτουργίας από την Τράπεζα της Ελλάδος, η οποία και ασκεί την εποπτεία επ' αυτών σχετικά με τη φερεγγυότητα, τη διασφάλιση επαρκούς ρευστότητας, τήρησης υποχρεώσεων και εν γένει εύρυθμης και διαφανούς λειτουργίας (ιδίως άρθρα 4, 8). Σύμφωνα με την παρ. 2, η απόφαση του Εισηγητή κοινοποιείται σε αυτόν που συνέστησε το κεφάλαιο και στον Εκκαθαριστή. Ειδικά για το κεφάλαιο περιορισμού με βάση τις Διεθνείς Συμβάσεις ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και ευθύνης για πετρέλαιο κίνησης κοινοποιείται και στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Δημοσίευση της απόφασης γίνεται με ανάρτησή της στον ιστότοπο του Πρωτοδικείου Πειραιά. Στις παρ. 3 έως 5 του ίδιου άρθρου ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες για τα ένδικα βοηθήματα κατά της απόφασης του Εισηγητή στο Πολυμελές Πρωτοδικείο (διαδικασία εκούσιας δικαιοδοσίας) και οι έννομες συνέπειές τους.
Άρθρο 240	Με τη ρύθμιση αυτή παρέχεται το δικαίωμα σε όποιον δανειστή αμφισβητεί τη συνδρομή των ουσιαστικών προϋποθέσεων περιορισμού λόγω έκπτωσης κατά τους όρους του άρθρου 4 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού, της παρ. 2 του άρθρου V της Διεθνούς Σύμβασης αστικής ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο, και του άρθρου 6 της Διεθνούς Σύμβασης για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, ή κατά το άρθρο 231 του παρόντος, να ασκήσει ανακοπή στο πολυμελές πρωτοδικείο με τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας για να προβάλλει τις αντιρρήσεις του. Για την ταχύτερη δυνατή εκκαθάριση της αμφισβήτησης και την απρόσκοπτη εξακολούθηση της διαδικασίας εκκαθάρισης προβλέπεται βραχεία προθεσμία δύο (2) μηνών από τη δημοσίευση της δήλωσης για την άσκηση ανακοπής, εκδίκαση περισσότερων ανακοπών στην ίδια δικάσιμο και δεν προσδίδεται στην προθεσμία ή την άσκηση της ανακοπής κανένα ανασταλτικό αποτέλεσμα, συγχρόνως δε επιτρέπεται και η συμμετοχή του ανακόπτοντα στην εκκαθάριση. Καίριας σημασίας νέα ρύθμιση περιέχει η παρ. 5, σύμφωνα με την οποία η απόφαση επί της ανακοπής ισχύει έναντι πάντων των δανειστών, ανεξαρτήτως εάν άσκησαν ανακοπή ή όχι, και ενεργεί αναδρομικά από τον χρόνο υποβολής της δήλωσης περί σύστασης του κεφαλαίου περιορισμού.

Άρθρο 241	Στο άρθρο 241 επαναλαμβάνονται οι γενικές αρχές που διέπουν τα αποτελέσματα που επέρχονται από τη σύσταση κεφαλαίου υπό τις Διεθνείς Συμβάσεις, δηλαδή η απαγόρευση άσκησης ατομικών διωκτικών μέτρων σε άλλα περιουσιακά στοιχεία του προσώπου από το οποίο ή για λογαριασμό του οποίου έχει συσταθεί το κεφάλαιο, η διακοπή των δικών που είναι ήδη εκκρεμείς, η απαγόρευση λήψης μέτρων αναγκαστικής κατάσχεσης και ασφαλιστικών μέτρων, η άρση των ασφαλιστικών μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί και η απόδοση των ασφαλειών με απόφαση του δικαστηρίου που τις διέταξε, η άρση των αναγκαστικών μέτρων που έχουν επιβληθεί με απόφαση του Εισηγητή, και η παύση τοκοφορίας των απαιτήσεων, σύμφωνα με όσα επιτάσσουν οι Διεθνείς Συμβάσεις. Προβλέπεται επίσης ότι το κεφάλαιο αποτελεί χωριστή ομάδα περιουσίας που διατίθεται αποκλειστικά για την ικανοποίηση των απαιτήσεων για τις οποίες συστάθηκε και ότι η τυχόν πτώχευση του οφειλέτη ή τρίτου που συνέστησε το κεφάλαιο, δεν επιδρά στην εκκαθάριση, ούτε το κεφάλαιο περιλαμβάνεται στην πτωχευτική περιουσία.
Άρθρο 242	Λόγω της σημασίας των αποτελεσμάτων της δήλωσης περιορισμού κρίθηκε σκόπιμη η επιβεβαίωση στο κείμενο του νόμου ότι ο χρόνος επέλευσης των αποτελεσμάτων του άρθρου 241 είναι εκείνος της υποβολής της δήλωσης, καθώς αυτό συνιστά ήδη διάταξη των Διεθνών Συμβάσεων και περιεχόμενο της νομολογίας των ελληνικών δικαστηρίων.
Άρθρο 243	Ως προς την αναγγελία των απαιτήσεων διατηρείται κατά βάση η διαδικασία που ήδη προβλεπόταν στο π.δ. 666/1982 (Α' 138). Η προθεσμία για την αναγγελία ορίζεται σε έξι (6) μήνες. Η πρόσκληση για την υποβολή αναγγελιών δημοσιεύεται σε μία καθημερινή εφημερίδα με μεγάλη κυκλοφορία και αναρτάται στον ιστότοπο του Πρωτοδικείου Πειραιά, ενώ ειδικά για τις αξιώσεις από θαλάσσια ρύπανση γίνεται μία επιπλέον δημοσίευση σε τοπική εφημερίδα του τόπου πρόκλησης της ζημίας και σε τοιχοκόλληση στο κοινοτικό κατάστημα. Αφετηρία της προθεσμίας είναι η τελευταία από τις δύο ως άνω δημοσιεύσεις. Η αναγγελία που πρέπει να περιέχει διορισμό αντικλήτου, γίνεται με δικόγραφο που έχει τα στοιχεία του άρθρου 216 ΚΠολΔ και αφενός μεν κατατίθεται στον Γραμματέα αφετέρου δε εγχειρίζεται, μαζί με τα αποδεικτικά της απαίτησης έγγραφα, στον εκκαθαριστή. Η αναγγελία μπορεί να προσδιορίζει κατά προσέγγιση το ποσό που μπορεί να φθάσει αν αυτό δεν είναι γνωστό με ακρίβεια εξ αρχής, όμως εάν ζητηθεί από τον εκκαθαριστή ο προσδιορισμός του, πρέπει αυτός να γίνει σε δέκα (10) ημέρες. Η εκπρόθεσμη αναγγελία μπορεί να επιτραπεί από τον Εισηγητή με απόφαση κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος των απαιτήσεων και η καθυστέρηση δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του δανειστή ή άγνοια του. Η αναγγελία αποτελεί λόγο διακοπής της παραγραφής της απαίτησης.
Άρθρο 244	Το π.δ. 666/1982 (Α' 138) ακολουθείται κατά βάση και ως προς τον έλεγχο των απαιτήσεων. Ο έλεγχος γίνεται από τον Εκκαθαριστή υπό την επίβλεψη του Εισηγητή, μετά από πρόσκληση του πρώτου προς τους δανειστές και τον συστήσαντα το κεφάλαιο που περιέχει και γνωστοποίηση των απαιτήσεων. Ο έλεγχος γίνεται σε μία ή περισσότερες συνεδριάσεις, στις οποίες μπορούν να παρίστανται και να παρεμβαίνουν όλοι οι δανειστές, δικαιούμενοι να λάβουν αντίγραφα αυτών και των αποδεικτικών στοιχείων. Ο Εκκαθαριστής δικαιούται σε κάθε στιγμή να ζητήσει αιτιολογημένα πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία και να απορρίψει την απαίτηση σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του δανειστή. Η εκκαθάριση ολοκληρώνεται με την κατάθεση

	προσωρινού πίνακα του Εκκαθαριστή στον Γραμματέα του Πρωτοδικείου που περιέχει και τις αιτιολογημένες εκθέσεις του Εκκαθαριστή για κάθε απαίτηση. Ο Εκκαθαριστής ειδοποιεί χωρίς καθυστέρηση όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.
Άρθρο 245	Ανακοπή κατά του προσωρινού πίνακα δικαιούται να ασκήσει κάθε δανειστής και αυτός που συνέστησε το κεφάλαιο για οποιαδήποτε απαίτηση μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών. Η ανακοπή στρέφεται κατά του Εκκαθαριστή και κατά του δανειστή του οποίου προσβάλλεται η απαίτηση στο Πολυμελές Πρωτοδικείο που δικάζει με τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας. Κατά την κατάθεση δεν ορίζεται δικάσιμος, αλλά ο προσδιορισμός αυτής γίνεται με επιμέλεια του Εκκαθαριστή στην ίδια υποχρεωτικά δικάσιμο για όλες τις ανακοπές. Οι διάδικοι καλούνται πριν από τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες από τη δικάσιμο, ενώ παρέμβαση μπορεί να ασκηθεί μέχρι δέκα (10) ημέρες πριν από αυτήν. Ευκταία είναι η συνεκδίκαση των ανακοπών, αλλά το δικαστήριο μπορεί να διατάξει τον χωρισμό τους. Κατά την απόφασης δεν επιτρέπεται τριτανακοπή.
Άρθρο 246	Ο προσωρινός πίνακας γίνεται οριστικός αν δεν ασκηθεί ανακοπή κατ' αυτού. Όταν γίνουν αμετάκλητες οι επί των ανακοπών αποφάσεις, ο Εκκαθαριστής καταρτίζει τον οριστικό πίνακα και τον γνωστοποιεί στον Εισηγητή, επιτρεπομένης μόνο αίτησης διόρθωσης για λογιστικά λάθη ενώπιον του Εισηγητή με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων μέσα σε αποσβεστική προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών. Η καταβολή των ποσών του οριστικού πίνακα επιφέρει απόσβεση των αντίστοιχων αξιώσεων των δανειστών. Προσωρινές καταβολές πριν γίνει οριστικός ο πίνακας επιτρέπονται μετά από πρόταση του Εκκαθαριστή και έγκριση του Εισηγητή. Ο Εισηγητής μπορεί να διατάξει, με απόφαση που εκδίδεται με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, να διατάξει την επανεισαγωγή στο κεφάλαιο των προσωρινών καταβολών. Μπορεί επίσης να διατάξει με την ίδια διαδικασία τον προσωρινό αποχωρισμό από το κεφάλαιο ποσού για την κάλυψη των εξόδων της διαδικασίας και της αμοιβής του Εκκαθαριστή, καθώς και την επανεισαγωγή στο κεφάλαιο των ποσών εκείνων που δεν διατέθηκαν τελικά για αυτά.
Άρθρο 247	Στο άρθρο αυτό ρυθμίζονται τεχνικής φύσης λεπτομέρειες σχετικές με τη διαδικασία καταβολών προς τους δανειστές ή τον εκκαθαριστή του κεφαλαίου και των εξόδων και αμοιβής του Εκκαθαριστή.
Άρθρο 248	Η διαδικασία περιορισμού λήγει με τη λογοδοσία του Εκκαθαριστή ενώπιον του Εισηγητή στην οποία κλητεύονται να παραστούν ο συστήσας το κεφάλαιο και οι δανειστές. Ο Εισηγητής κηρύσσει την εκκαθάριση οριστικά τελειωμένη, καθορίζει το τυχόν υπόλοιπο της αμοιβής του Εκκαθαριστή και διατάσσει την επιστροφή του τυχόν υπολοίπου από το κεφάλαιο που δεν διανεμήθηκε στον συστήσαντα το κεφάλαιο. Με τη σύνταξη του σχετικού πρακτικού για τα ανωτέρω η διαδικασία περιορισμού θεωρείται περατωθείσα.
Άρθρο 249	Για λόγους συστηματικής ενότητας εντάσσεται με το παρόν άρθρο στο κεφάλαιο αυτό η ικανότητα παράστασης σε δίκες στην Ελλάδα από τον Διευθυντή του, του «Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο 1992» – που ρυθμιζόταν ήδη από το καταργούμενο πλέον π.δ. 98/1990 (Α' 46), και επεκτείνεται η ρύθμιση αυτή πέραν της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο («Διεθνής Σύμβαση Κεφαλαίου 1992») και στις περιπτώσεις ευθύνης του Διεθνούς Κεφαλαίου δυνάμει άλλων Διεθνών

	Συμβάσεων.
Άρθρο 250	Η παρ. 1 του εν λόγω άρθρου απηχεί πρόσφατη αλλά και παλιότερη νομολογία επί του ζητήματος της υλικής αρμοδιότητας του δικαστηρίου που επιλαμβάνεται διαφορών με το Διεθνές Κεφάλαιο σύμφωνα με το άρθρο 7 της Διεθνούς Σύμβασης Κεφαλαίου, υπέρ του Πολυμελούς Πρωτοδικείου του τόπου της ρύπανσης, και συντρεχόντως του Πειραιά, κατά τη διαδικασία των περιουσιακών διαφορών. Με την παρ. 2, ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας του εναγομένου, στις περιπτώσεις των άρθρων 10 έως 13 της Διεθνούς Σύμβασης Κεφαλαίου θεσπίζεται η αρμοδιότητα του Πρωτοδικείου του Πειραιά για την εκδίκαση με τη διαδικασία των περιουσιακών διαφορών για συνεισφορές στο Διεθνές Κεφάλαιο που αναφέρονται στα άρθρα αυτά, ενώ ως προς την υλική αρμοδιότητα εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις του ΚΠολΔ.
Άρθρο 251	Η νέα ρύθμιση του άρθρου αυτού απηχεί το πνεύμα των Διεθνών Συμβάσεων Ευθύνης 1992 και Διεθνούς Κεφαλαίου 1992, αναγνωρίζοντας τον επικουρικό-συμπληρωματικό χαρακτήρα της αξίωσης του δανειστή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου σε περίπτωση σύστασης κεφαλαίου περιορισμού ευθύνης αποζημίωσης για ρύπανση από πετρέλαιο. Συγχρόνως δε, σε συμφωνία με το πνεύμα των προεκτεθεισών Διεθνών Συμβάσεων, προσδίδει κυρίαρχο χαρακτήρα, σε πρώτο επίπεδο, στο πεδίο της εκκαθάρισης των απαιτήσεων με τη σύνταξη προσωρινού πίνακα, και σε δεύτερο επίπεδο, στο δικαστικό στάδιο των ανακοπών κατά του προσωρινού πίνακα, ως του κατάλληλου forum για τη διάγνωση των απαιτήσεων αποζημίωσης για ρύπανση. Με βάση τα παραπάνω η αγωγή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου σύμφωνα με το άρθρο 7 της Διεθνούς Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου, εάν μεν δεν έχει υποβληθεί σχετική αναγγελία στον Εκκαθαριστή σύμφωνα με το άρθρο 243, απορρίπτεται ως απαράδεκτη, εάν δε έχει υποβληθεί τέτοια δήλωση, το δικαστήριο αναβάλλει την έκδοση οριστικής απόφασης επ' αυτής μέχρι τη σύνταξη του οριστικού πίνακα διανομής του άρθρου 246.
Άρθρο 252	Στο άρθρο 252 ορίζεται ότι στη θαλάσσια ασφάλιση εφαρμόζονται οι διατάξεις του Δεκάτου Μέρους του Κώδικα. Συμπληρωματικώς, εφαρμόζονται και οι διατάξεις του ν. 2496/1997 (Α΄87), όπως εκάστοτε ισχύει, στο μέτρο που δεν είναι ασυμβίβαστες με την ασφάλιση αυτή και δεν τροποποιούνται από τις διατάξεις του Κώδικα. Πρόκειται για τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 9, 11 έως 18, 23 έως 26 και 33 παρ. 1. Από τη συμπληρωματική εφαρμογή εξαιρούνται, βεβαίως, οι διατάξεις για την παραγραφή των αξιώσεων από την ασφαλιστική σύμβαση. Ειδικώς ως προς τη διπλή (πολλαπλή) ασφάλιση και την τρέχουσα/ανοικτή ασφάλιση κρίθηκε ότι οι διατάξεις του ν. 2496/1997 καλύπτουν επαρκώς τα ρυθμιστέα ζητήματα ώστε περαιτέρω ρύθμιση να παρέλκει. Η παρ. 2 του άρθρου 252 καθιστά ενδοτικό δίκαιο τη ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης, όπως προβλέπεται στα άρθρα 252 έως 271. Αυτή η διάταξη, σε συνδυασμό με τη διάταξη του άρθρου 33 παρ. 1 του ν. 2496/1997, δίδει στα μέρη την ελευθερία να διαμορφώσουν τη συμβατική σχέση τους όπως εξυπηρετεί τα συμφέροντά τους και την εμπορική συνεργασία τους. Ως κανόνες αναγκαστικού δικαίου ορίζονται ρητώς οι διατάξεις των άρθρων 253, το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 265, οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 269 και το άρθρο 270.
Άρθρο 253	Το άρθρο 253 ορίζει το αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης και επιβεβαιώνει ότι η θαλάσσια ασφάλιση είναι ασφάλιση ζημίας. Για τη διαπίστωση του αν μια σύμβαση υπόκειται στις διατάξεις για τη θαλάσσια ασφάλιση κρίσιμη παραμένει η έννοια του

	θαλάσσιου κινδύνου. Έτσι, στην παρ. 1 προβλέπεται ότι 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). Η διάταξη εναρμονίζεται με το άρθρο 11 του ν. 2496/1997 (Α' 87). Στην παρ. 2 προβλέπεται ότι 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). Στην παρ. 3 ορίζεται ότι η ζημία της ασφαλισμένης περιουσίας μπορεί να συνίσταται (α) στη βλάβη ή στην απώλεια αγαθών, όπως ιδίως του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου, απαιτήσεων και κερδών συμπεριλαμβανομένου του ελπιζόμενου κέρδους, καθώς και (β) στις δαπάνες απόκρουσης και ικανοποίησης απαιτήσεων τρίτων. Αντικείμενο, λοιπόν, της θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να είναι και η ασφάλιση παθητικού (αστικής ευθύνης).
Άρθρο 254	Στο άρθρο 254 ορίζεται ποιο πρέπει να είναι το περιεχόμενο του ασφαλιστηρίου. Εν προκειμένω εισάγεται ρύθμιση κατ' απόκλιση των άρθρων 1 παρ. 2 και 2 παρ. 3 εδάφιο πρώτο του ν. 2496/1997 (Α' 87). Το ασφαλιστήριο πρέπει να αναγράφει: (α) τον τόπο και χρόνο έκδοσής του, (β) τα στοιχεία των συμβαλλομένων, του ασφαλισμένου και του δικαιούχου του ασφαλίσματος, αν αυτοί είναι διαφορετικά πρόσωπα, (γ) τη διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης, (δ) την περιουσία που εκτίθεται σε θαλάσσιους κίνδυνους 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.
Άρθρο 255	Στο Κεφάλαιο Β΄ ρυθμίζεται η διάρκεια της θαλάσσιας ασφάλισης. Στο άρθρο 255 ορίζεται ότι 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. Όπως και στο ισχύον δίκαιο, η ημέρα υπολογίζεται από μεσονύκτιο σε μεσονύκτιο στον τόπο έκδοσης του ασφαλιστηρίου. Η παρ. 2 εναρμονίζεται με τη διεθνή πρακτική και προβλέπει ότι, εάν ο χρόνος της ασφάλισης λήξει κατά τη διάρκεια του πλου, η ασφαλιστική κάλυψη λήγει, εκτός και αν ο λήπτης της ασφάλισης ζήτησε εγγράφως από τον ασφαλιστή την παράταση της κάλυψης πριν τη λήξη του χρόνου ασφάλισης, οπότε η ασφαλιστική κάλυψη παρατείνεται και λήγει την επομένη της ημέρας κατά την οποία το πλοίο αγκυροβόλησε στον πρώτο λιμένα. Σε αυτή την περίπτωση, ο ασφαλιστής δικαιούται πρόσθετο ανάλογο ασφάλιστρο.
Άρθρο 256	Στο άρθρο 256 ορίζεται ότι 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. Εάν ακολουθήσει νέα ασφάλιση κατά ταξίδι, η ασφαλιστική κάλυψη για το προηγούμενο λήγει με την έναρξη της ασφάλισης για το νέο ταξίδι.
Άρθρο 257	Σύμφωνα με το άρθρο 257, 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. Στη διάταξη προτιμήθηκε η λήξη να επέρχεται με την προσήκουσα παράδοση του φορτίου αντί της αποθέσεως στην ξηρά που προέβλεπε το ισχύσαν δίκαιο, ως δικαιότερη ρύθμιση για τον ασφαλισμένο.
Άρθρο 258	Σε εναρμόνιση με τη διεθνή πρακτική, στο άρθρο 258 προβλέπεται ότι η θαλάσσια ασφάλιση λήγει, αν τον λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο διαδεχθεί άλλος στην ασφαλιστική σχέση. Αυτός ο κανόνας ισχύει και στην ασφάλιση φορτίου, εφόσον, όμως, δεν έχει εκδοθεί ασφαλιστήριο σε διαταγή ή στον κομιστή.
Άρθρο 259	Στο Κεφάλαιο Γ΄ ρυθμίζονται ζητήματα που άπτονται της λειτουργίας της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης. Στο άρθρο 259 παρ. 1 και σε εναρμόνιση με τη διεθνή πρακτική, κατά την οποία τα μέρη, συνήθως, συμφωνούν στην κάλυψη ορισμένων κινδύνων, διατυπώνεται ο κανόνας ότι ο ασφαλιστής ευθύνεται για τις ζημίες που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός επέρχεται κατά τη διάρκεια του πλου (καθολικότητα των κινδύνων), αν τα μέρη δεν συμφωνήσουν στην κάλυψη ορισμένων κινδύνων σύμφωνα με το άρθρο 254 περ. (ε) και (ζ) και το άρθρο 260. Στην παρ. 2 προβλέπεται ότι, σε περίπτωση σύγκρουσης, ο ασφαλιστής του πλοίου ευθύνεται και για τις ζημίες που το πλοίο προκάλεσε σε τρίτους, με εξαίρεση ζημίες λόγω θανάτου, σωματικής βλάβης ή ασθένειας. Αυτονόητα, τα μέρη μπορούν να αποκλείσουν την κάλυψη ή να συμφωνήσουν στον περιορισμό της ασφαλιστικής κάλυψης σε συγκεκριμένο ποσοστό της ευθύνης ή, αντιθέτως, στην κάλυψη ζημιών λόγω θανάτου, σωματικής βλάβης ή ασθένειας. Σύμφωνα με την παρ. 3, όμως, και σε συμφωνία με το ισχύσαν δίκαιο, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για τα έξοδα της ναυσιπλοΐας, του ελλιμενισμού, της ναυλοχίας και του καθαρισμού του πλοίου ούτε και για τα κάθε είδους τέλη και δικαιώματα που αφορούν στο πλοίο ή το φορτίο.
Άρθρο 260	Στο άρθρο 260 επαναλαμβάνεται ο κανόνας που ίσχυε ανέκαθεν στο δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, αλλά και γενικότερα, ότι η ασφαλιστική κάλυψη δεν παρέχεται στο μέτρο που η πραγματοποίηση του ασφαλιστικού κινδύνου συνδέεται αιτιωδώς, ήτοι προέρχεται από πολεμικούς κινδύνους. Οι πολεμικοί κίνδυνοι δεν θεωρούνται θαλάσσιοι κίνδυνοι. Οι 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. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η ζημία θεωρείται ότι επήλθε από θαλάσσιο κίνδυνο.
Άρθρο 261	Στο άρθρο 261 διατυπώνεται ο κανόνας ότι το ασφάλιστρο οφείλεται εφόσον άρχισε η ασφαλιστική κάλυψη. Σε περίπτωση ματαίωσης του ασφαλιστικού κινδύνου, η σύμβαση λύεται αυτοδικαίως. Σε περίπτωση λύσης της ασφαλιστικής σύμβασης, ο ασφαλιστής δικαιούται το δεδουλευμένο ασφάλιστρο. Αν ο ασφαλιστικός κίνδυνος επήλθε πριν τη λύση της σύμβασης, το ασφάλιστρο οφείλεται πλήρες, εφόσον άρχισε η ασφαλιστική κάλυψη.
Άρθρο 262	Το άρθρο 262 επαναλαμβάνει τον κανόνα του ισχύσαντος δικαίου, ο οποίος είναι σύμφωνος και με τη διεθνή πρακτική ότι, αν κατέστη αναγκαία η μεταφόρτωση του ασφαλισμένου φορτίου, εξαιτίας ανικανότητας του πλοίου να συνεχίσει τον πλου, ο ασφαλιστής ευθύνεται και για τα έξοδα μεταφόρτωσης, εναπόθεσης και φύλαξης, τον πρόσθετο ναύλο, τα τυχόν έξοδα διάσωσης, όχι όμως πέραν του ασφαλιστικού ποσού.
Άρθρο 263	Σε εναρμόνιση με το άρθρο 4 παρ. 1 του ν. 2496/1997 (Α’87), το άρθρο 263 προβλέπει

	ότι 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, όπως εκάστοτε ισχύει. Στις επόμενες τρεις παραγράφους του άρθρου προβλέπονται ισάριθμες περιπτώσεις επίτασης του κινδύνου, όπου ο ασφαλιστής παύει να ευθύνεται αλλά διατηρεί την αξίωσή του στο ασφάλιστρο. Έτσι στην παρ. 2 προβλέπεται ότι, 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. Στην παρ. 3 προβλέπεται ότι, αν από πράξη του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου προκληθεί μη αναγκαία παρέκκλιση, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για όσο διάστημα διαρκεί η παρέκκλιση. Στην παρ. 4 προβλέπεται ότι, σε περίπτωση αντικατάστασης του πλοιάρχου, ο ασφαλιστής παύει να ευθύνεται από τη στιγμή της αντικατάστασης, αν αυτή επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου.
Άρθρο 264	Το άρθρο 264 προβλέπει ότι με την πραγματοποίηση του κινδύνου, ο λήπτης της ασφάλισης οφείλει να γνωστοποιεί χωρίς υπαίτια βραδύτητα στον ασφαλιστή όλες τις αναγκαίες πληροφορίες και στοιχεία που σχετίζονται με τις περιστάσεις και τις συνέπειες της πραγματοποίησης του κινδύνου. Στην παρ. 2 προβλέπεται ότι ο λήπτης της ασφάλισης οφείλει να λάβει κάθε εύλογο μέτρο για την αποτροπή ή τη μείωση της ζημίας. 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. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 7 παρ. 3 έως 7 του ν. 2496/1997 (Α’ 87). Στην παρ. 4 προβλέπεται ότι ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται της υποχρέωσης προς καταβολή του ασφαλίσματος από μόνο το γεγονός ότι η απώλεια ή ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητα του πλοιάρχου, του πληρώματος ή του πλοηγού.
Άρθρο 265	Το άρθρο 265 ρυθμίζει τον υπολογισμό του ασφαλίσματος. Εφόσον δεν συμφωνήθηκε κάτι άλλο, βάση υπολογισμού του ασφαλίσματος παραμένει η αξία, την οποία είχε η ασφαλισμένη περιουσία κατά τον χρόνο έναρξης της ασφαλιστικής κάλυψης (αρχική ασφαλιστική αξία). Στην αξία του φορτίου μπορούν να προστίθενται τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, ο ναύλος και το ασφάλιστρο. Στην παρ. 3 προβλέπεται ότι η αξία της ασφαλισμένης περιουσίας μπορεί να αποτιμηθεί με έγγραφη συμφωνία των συμβαλλομένων μερών. Η προσβολή της συμφωνίας αποτίμησης λόγω πλάνης αποκλείεται. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 3 είναι μια ρηξικέλευθη διάταξη, η οποία στόχο έχει να εναρμονίσει το δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης με τη διεθνή πρακτική, θέτοντας, όμως, ταυτόχρονα ένα πλαίσιο που δεν απομακρύνεται από την αποζημιωτική αρχή. Έτσι, προβλέπεται ότι η συμπεφωνημένη αξία αποτίμησης μπορεί να υπερβαίνει την αρχική ασφαλιστική αξία υπό τρεις προϋποθέσεις: πρώτον ότι αυτό δικαιολογείται από εύλογους επιχειρηματικούς λόγους, δεύτερον ότι οι λόγοι αυτοί αναφέρονται ρητά στη συμφωνία, και τρίτον ότι η συμπεφωνημένη αξία δεν μπορεί να υπερβαίνει ποσοστό άνω του 20% της αρχικής ασφαλιστικής αξίας. Το δεύτερο και το τρίτο εδάφιο της παρ. 3 αποτελούν διατάξεις αναγκαστικού δικαίου. Ως προς το περιεχόμενο της ρύθμισής τους δεν τίθεται ζήτημα εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 16 παρ. 3 του ν. 2496/1997 (Α’ 87). Κατά τα λοιπά, ως προς την αντιμετώπιση των ζητημάτων της υπασφάλισης και της υπερασφάλισης ισχύουν οι διατάξεις του ν.

	2496/1997, οι οποίες αποτελούν αναγκαστικό δίκαιο ως προς την υπερασφάλιση.
Άρθρο 266	Στο άρθρο 266 προβλέπεται ότι στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου η νόμιμη κατοχή του ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής ή άλλου ισοδυνάμου εγγράφου μεταφοράς αρκεί για τη νομιμοποίηση του κατόχου προς είσπραξη του ασφαλίσματος.
Άρθρο 267	Στο Κεφάλαιο Δ΄ ρυθμίζεται ο θεσμός της εγκατάλειψης. Το άρθρο 267 προβλέπει το δικαίωμα του ασφαλισμένου να εγκαταλείψει στον ασφαλιστή το ασφαλισθέν πλοίο, το φορτίο και τον ασφαλισθέντα ναύλο και να απαιτήσει το οφειλόμενο επί ολικής απωλείας ασφάλισμα.
Άρθρο 268	Στο άρθρο 268 προβλέπονται οι περιπτώσεις εγκατάλειψης, οι οποίες, σε αντίθεση με το ισχύον δίκαιο, δεν είναι ενιαίες για το πλοίο, το φορτίο και τον ναύλο αλλά, αντιθέτως, είναι διακριτές για το πλοίο και τον ναύλο και ξεχωριστά για το φορτίο. Το άρθρο 268 είναι διάταξη ενδοτικού δικαίου και τα μέρη είναι ελεύθερα να περιορίσουν ή να αυξήσουν τις περιπτώσεις εγκατάλειψης. Η ρύθμιση των περιπτώσεων εγκατάλειψης του πλοίου και του ναύλου ακολουθεί τη ρύθμιση του άρθρου 281 του ισχύσαντος δικαίου, με τις απαραίτητες προσαρμογές, ώστε να καταστεί πιο λειτουργική, λαμβάνοντας υπόψη και την πρόοδο της τεχνικής. Η περ. (α) της παρ. 1 καταλαμβάνει και την απώλεια της νομής του πλοίου, συνεπεία επέλευσης καλυπτόμενου θαλάσσιου κινδύνου, καθώς και την περίπτωση όπου τεχνικώς δεν είναι δυνατή η επισκευή του πλοίου (αντικειμενική αδυναμία επισκευής). Η περ. (β) καταλαμβάνει τη λεγόμενη οικονομική αδυναμία επισκευής αλλά και την αδυναμία επιτόπιας επισκευής (σχετική αδυναμία επισκευής). Στην περ. (γ) δεν γίνεται πια διάκριση μεταξύ μηχανοκίνητων και ιστιοφόρων πλοίων. Στην περ. (δ) της παρ. 1 ορίζεται ρητώς ότι το πλοίο πρέπει να αλωθεί ή εμποδισθεί κατά διαταγή ξένης δυνάμεως, για διάστημα τουλάχιστον δώδεκα (12) μηνών, εφόσον η ασφάλιση καλύπτει τους κινδύνους πολέμου ή πειρατείας. Η παρ. 2 προβλέπει ότι 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 δυνάμεως, για διάστημα τουλάχιστον τριών (3) μηνών, εφόσον η ασφάλιση καλύπτει τους κινδύνους πολέμου ή πειρατείας.
Άρθρο 269	Στο άρθρο 269 ρυθμίζεται ο τρόπος άσκησης του δικαιώματος εγκατάλειψης με σκοπό την ταχεία εκκαθάριση της ασφαλιστικής σχέσης αλλά, όσον αφορά στην εγκατάλειψη πλοίου, και την προστασία των τρίτων μέσω της δημοσιότητας της δήλωσης περί εγκατάλειψης. Η εγκατάλειψη αποτελεί μονομερή δικαιοπραξία, η οποία ασκείται με έγγραφη δήλωση που κοινοποιείται στον ασφαλιστή, η οποία όμως, εφόσον πρόκειται για εγκατάλειψη πλοίου, καταχωρίζεται στη μερίδα του πλοίου στο νηολόγιο ή στο ειδικό βιβλίο της παρ. 5 του άρθρου 3 με επιμέλεια του ασφαλισμένου. Η προθεσμία άσκησης του δικαιώματος εγκατάλειψης είναι τέσσερις (4) μήνες και αρχίζει από την επόμενη της ημέρας κατά την οποία (α) επήλθε ο ασφαλιστικός κίνδυνος ή (β)

	συμπληρώθηκε η προθεσμία στις περ. γ΄ και δ΄ της παρ. 1 του άρθρου 268 και γ΄ της παρ. 2 του άρθρου 268 ή (γ) θεμελιώνεται δικαίωμα εγκατάλειψης του πλοίου στην περ. α΄ της παρ. 2 του άρθρου 268. Τέλος, προβλέπεται το δικαίωμα του ασφαλιστή να τάξει εύλογη προθεσμία στον ασφαλισμένο για να ασκήσει το δικαίωμα εγκατάλειψης. Με την άπρακτη πάροδο της ταχθείσης προθεσμίας, ο ασφαλισμένος στερείται του δικαιώματος της εγκατάλειψης.
Άρθρο 270	Στο άρθρο 270 παρ. 1 προβλέπονται τα αποτελέσματα της εγκατάλειψης. 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 την παρ. 2 του άρθρου 270, στον ασφαλιστή δίνεται το δικαίωμα να αμφισβητήσει την εγκατάλειψη 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 σύμφωνα με την παρ. 1 επέρχεται, αν ο ασφαλιστής δεν αμφισβητήσει το δικαίωμα της εγκατάλειψης. Στην παρ. 3 του άρθρου 270 προβλέπεται ότι, 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 αλλοτρίων. Στις παρ. 4 και 5 του άρθρου 270 προβλέπεται ότι ο ασφαλισμένος υποχρεούται να παράσχει στον ασφαλιστή κάθε πληροφορία και να παραδώσει στον ασφαλιστή τα αποδεικτικά έγγραφα σχετικά με το εγκαταλειφθέν πλοίο ή φορτίο ή τον εγκαταλειφθέντα ναύλο.
Άρθρο 271	Στο άρθρο 271 προβλέπεται η δυνατότητα ο ασφαλιστής 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 απωλείας ασφαλίσματος και την οποία υποχρεούται να καταχωρίσει στη μερίδα του πλοίου στο νηολόγιο ή στο ειδικό βιβλίο του άρθρου 4.
Άρθρο 272	Κρίθηκε αναγκαία η εισαγωγή στον Κώδικα διατάξεων για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίου, ενός θεσμού σημαντικού για το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο και τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική. Στην ελληνική έννομη τάξη η διαδικασία επιβολής συντηρητικής κατάσχεσης επί πλοίου, ανεξαρτήτως σημαίας, για την ικανοποίηση αιτήσεως του δανειστή πριν από την τελεσίδικη δικαστική της διάγνωση, ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 713, 715, 716 και 720 ΚΠολΔ, που προβλέπει το ομώνυμο και επώνυμο ασφαλιστικό μέτρο (άρθρο 709). Η ρύθμιση των προϋποθέσεων και των συνεπειών της διασπάται, καθώς, ως προς τα ζητήματα αυτά, εφαρμογής επιπλέον, εκτός του ΚΠολΔ, τυγχάνει και η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 «Περί ενοποιήσεως κανόνων τινών επί συντηρητικής κατασχέσεως θαλασσοπλοούντων πλοίων», που κυρώθηκε με το ν.δ. 4570/1966 (Α’ 224). Στο πεδίο εφαρμογής της εντάσσονται οι αιτήσεις (επιβολής ή άρσης) συντηρητικής κατασχέσεως, οι οποίες υποβάλλονται σε ελληνικό δικαστήριο και αφορούν σε πλοίο με σημαία ενός από τα εβδομήντα επτά [77] κράτη, που την έχουν κυρώσει. Η ισχύς των διατάξεών του ΚΠολΔ περιορίζονται μόνον στη συντηρητική κατάσχεση πλοίων: α) με σημαία τρίτου κράτους (άρθρα 2 και 8 § 1

	Διεθνούς Σύμβασης 1952) και β) υπό ελληνική σημαία, όταν και ο αιτών την κατάσχεση έχει εγκατάσταση στο *forum*, δηλαδή στην Ελλάδα (άρθρο 8 § 4 Διεθνούς Σύμβασης 1952). Στα ανωτέρω νομοθετήματα περιέχονται οι βασικές διαφορές της διεθνούς από την εθνική ρύθμιση. Επισημαίνεται ότι ο Κανονισμός 1215/2012 για τη διεθνή δικαιοδοσία κ.λπ. δύναται να επηρεάσει τις ρυθμίσεις για τη δικαιοδοσία της Διεθνούς Σύμβασης 1952 μόνο στις περιπτώσεις Κρατών – Μελών που κύρωσαν τη Σύμβαση μετά την εφαρμογή του Κανονισμού 44/2001.
Άρθρο 273	Στην παρ. 1 του εν λόγω άρθρου ρυθμίζεται η περίπτωση της κακόπιστης επιβολής ακινητοποίησης ή απαγόρευσης απόπλου πλοίου μετά από έκδοση σχετικής προσωρινής διαταγής, που χορηγείται από τον δικαστή του αρμόδιου δικαστηρίου όταν κατατεθεί αίτηση για συντηρητική κατάσχεση πλοίου και σχετικό αίτημα για απαγόρευση. Ως νόμιμη προϋπόθεση τίθεται ότι η δικαστική προσωρινή διαταγή, με βάση την οποία επιβλήθηκε το ως άνω εξασφαλιστικό μέτρο, ανακλήθηκε μεταγενέστερα με δικαστική απόφαση και έγινε άρση αυτού (μέτρου). Η κακή πίστη, που τίθεται ως περαιτέρω προϋπόθεση για τη θεμελίωση υποχρεώσεως προς αποζημίωση θα υπάρχει, ιδίως όταν ο επιζητών το εξασφαλιστικό μέτρο, ενεργώντας με δόλο ή από αμέλεια, γνωρίζει ότι δεν διατηρεί βάσιμη απαίτηση. Ως συνέπεια τίθεται η υποχρέωση του κακόπιστου δανειστή σε αποζημίωση. Η ως άνω ρύθμιση κρίνεται καίρια και αποτελεσματική, αφισταμένη των χρονοβόρων προϋποθέσεων του άρθρου 703 ΚΠολΔ, κρίνεται δε ως ικανή για να αποτρέψει κακόπιστες ενέργειες εις βάρος του πλοίου και των συμφερόντων εκείνων που το εκμεταλλεύονται. Επισημαίνεται ότι η διάταξη του άρθρου 703 ΚΠολΔ εξακολουθεί να υφίσταται υπό τις αναφερόμενες σε αυτή προϋποθέσεις του πραγματικού και με την προβλεπόμενη έννομη συνέπεια. Στην παρ. 2 εξειδικεύεται η οφειλομένη αποζημίωση από την κακόπιστη ακινητοποίηση του πλοίου κατά το χρονικό διάστημα από την επιβολή του δυσμενούς δεσμευτικού μέτρου, η οποία περιλαμβάνει τις δαπάνες, στις οποίες υποβλήθηκε το πλοίο προς τον σκοπό της άρσης του μέτρου και τον ναύλο, που θα απεκέρδαινε ο ζημιωθείς εκμεταλλευόμενος τούτο, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων στην περίοδο ακινητοποίησης. Η παρ. 3 του άρθρου εισάγει συντρέχουσα βάση διεθνούς δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων για διαφορές αποζημίωσης που ανακύπτουν όταν, κατόπιν επιβολής εξασφαλιστικού μέτρου που επιβλήθηκε στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή, ακινητοποιήθηκε πλοίο με ελληνική σημαία ή απαγορεύθηκε ο απόπλους αυτού. Περαιτέρω, θεσμοθετείται ο αναγκαστικού δικαίου χαρακτήρας της διατάξεως, εφόσον τα μέρη δεν μπορούν με συμφωνία να αποκλείσουν τη συγκεκριμένη δικαιοδοσία. Εφαρμοστέο είναι το δίκαιο του κράτους στο οποίο επιβλήθηκε η συντηρητική κατάσχεση, εάν αυτό είναι συμβαλλόμενο στη Διεθνή Σύμβαση του 1952, διαφορετικά το εφαρμοστέο δίκαιο θα ορισθεί κατά το ελληνικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο.
Άρθρο 274	Παρόλο που τα πλοία είναι κινητά, υπόκεινται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 992 παρ. 1 εδάφιο τρίτο ΚΠολΔ, στην προβλεπόμενη για τα ακίνητα διαδικασία αναγκαστικής εκτελέσεως προς ικανοποίηση χρηματικών απαιτήσεων. Εντούτοις, λόγω της ειδικής φύσεως του πλοίου, τα άρθρα 1011 έως 1013 ΚΠολΔ και 272 και 274 έως 276 του νέου ΚΙΝΔ εισάγουν αποκλίσεις από τους κανόνες της εκτελεστικής διαδικασίας επί ακινήτου.

	Το εύρος της ισχύος και ο σκοπός του νομοθέτη του ν.δ/τος του 1923 περιορίζεται αποκλειστικά και μόνο στα ακίνητα, χωρίς να μπορεί να επεκταθεί αναλόγως, δεδομένης της βαρύτητας των εννόμων συνεπειών της επιβολής αναγκαστικής κατάσχεσης επί πλοίων, και στα τελευταία (έτσι η και η νομολογία του ΑΠ).
Άρθρο 275	Με την παρ. 1 του εν λόγω άρθρου εισάγεται παρέκκλιση από τη ρύθμιση του άρθρου 926 ΚΠολΔ και προβλέπεται ότι αναγκαστική κατάσχεση πλοίου δεν επιβάλλεται προ της παρόδου είκοσι τεσσάρων (24) ωρών (αντί τριών εργασίμων ημερών) από την επίδοση της επιταγής προς πληρωμή. Μετά την παρέλευση του εικοσιτετραώρου είναι επιτρεπτή η επιβολή αναγκαστικής κατάσχεσης επί του πλοίου του μη συμμορφωθέντος οφειλέτη. Η διατήρηση της ρυθμίσεως που υπήρχε και στον ισχύοντα ΚΙΝΔ οφείλεται στο ότι, εάν η μακρότερη προθεσμία του ΚΠολΔ ίσχυε και στην κατάσχεση του πλοίου, θα παρεχόταν στον ασυνεπή οφειλέτη ευκαιρία να επισπεύσει τον απόπλου, με κίνδυνο να καταστεί η εκτέλεση χωρίς αντικείμενο. Η διάταξη της παρ. 2 είναι ειδική σε σχέση με αυτή του άρθρου 195 παρ. 2 και αποκλείει την εφαρμογή της τελευταίας. Η διαφορά των ρυθμίσεων έγκειται στο ότι, ως προϋπόθεση εφαρμογής της παρούσας, τίθεται η φύση της απαίτησης. Επίσης, θεσπίζει δυνητική ευχέρεια προς αυτόν που επισπεύδει την εκτέλεση να επιδώσει στον πλοίαρχο. Έχει εφαρμογή στην περίπτωση της επίδοσης στον πλοιοκτήτη, όχι δε και όταν η επίδοση αφορά στον κατωτέρω τρίτο. Εάν η απαίτηση δεν εμπίπτει σε μία από τις οριζόμενες κατηγορίες, η επιταγή προς εκτέλεση δεν μπορεί να επιδοθεί στον πλοίαρχο. Η επιταγή προς εκτέλεση απευθύνεται προς τον οφειλέτη πλοιοκτήτη και επιδίδεται σε αυτόν κατά τις γενικές δικονομικές διατάξεις. Το πλοίο όμως είναι δυνατό να εκμεταλλεύεται τρίτο πρόσωπο. Στην περίπτωση αυτή, σύμφωνα με την παρ. 3 του εν λόγω άρθρου, προβλέπεται ότι η επιταγή προς εκτέλεση απαραιτήτως επιδίδεται και στον τρίτο. Τέτοιο πρόσωπο - άλλο από τον πλοιοκτήτη - νοείται εκείνο το οποίο ασκεί την εκμετάλλευσή του πλοίου για δικό του λογαριασμό, όπως ο επικαρπωτής, ο εφοπλιστής, καθώς και ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής που ανέλαβε την εκμετάλλευση του πλοίου. Εάν ο τρίτος απουσιάζει, δεν γίνεται θυροκόλληση, αλλά η επίδοση γίνεται προς τον πλοίαρχο. Η διάταξη αποτελεί ειδική έκφανση της γενικότερης ικανότητας του πλοιάρχου να δέχεται την επίδοση δικαστικών και εξώδικων εγγράφων που απευθύνονται προς τον πλοιοκτήτη. Δεδομένης της επικρατούσας τεχνολογικής ανάπτυξης των επικοινωνιών, είναι ευχερής και άμεση η διάδοση της πληροφορίας, ώστε, μέσω του πλοιάρχου, να πληροφορηθεί ο τρίτος σε άμεσο ή εύλογο χρόνο το γεγονός της επίδοσης της επιταγής. Το χρονικό διάστημα από την επίδοση της επιταγής προς εκτέλεση μέχρι την επιβολή κατάσχεσης επί του πλοίου παρέχει τη δυνατότητα στον κύριο του πλοίου η τον εκμεταλλευόμενο αυτό να το κατευθύνει σε άγνωστη κατεύθυνση και έτσι να ματαιώσει την ικανοποίηση της απαίτησης του δανειστή μέσω του πλειστηριασμού του πλοίου. Ο κίνδυνος αυτός αποτρέπεται με τη ρύθμιση της παρ. 4, η οποία προβλέπει την κωλυσιπλοΐα του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι στην επιταγή προς εκτέλεση πρέπει να προσδιορίζεται το συγκεκριμένο πλοίο, ώστε ο λιμενάρχης να απαγορεύσει τον απόπλου αυτού, μετά την επίδοση σε αυτόν της επιταγής προς εκτέλεση. Η απαγόρευση απόπλου του πλοίου αίρεται μετά από έγγραφη συμφωνία δανειστή και οφειλέτη που επιδίδεται στον λιμενάρχη ή αίρεται αυτοδίκαια αν δεν επιβληθεί από

	τον επισπεύδοντα δανειστή αναγκαστική κατάσχεση επί του πλοίου και δεν επιδοθεί στον λιμενάρχη έως την παρέλευση του πέμπτου εικοσιτετραώρου από την επίδοση τής επιταγής. Η τελευταία αυτή ρύθμιση καθίσταται αναγκαία, διότι ο ΚΠολΔ δεν επιβάλλει προθεσμία για την επιβολή κατάσχεσης από την επίδοση της επιταγής προς εκτέλεση και έτσι το πλοίο θα παρέμενε δεσμευμένο χωρίς την επιβολή κατάσχεσης, ενώ η περαιτέρω διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης θα επαφίετο στη βούληση του δανειστή με αρνητικές συνέπειες εις βάρος του οφειλέτη.
Άρθρο 276	Με το πλέγμα διατάξεων του άρθρου 276 ευθυγραμμίζονται ομαλά οι ειδικές ρυθμίσεις του ναυτικού δικαίου της εκτέλεσης με το κοινό δίκαιο. Η διάταξη της παρ. 1 τελεί σε αρμονία με αυτήν του άρθρου 34. Σύμφωνα με αυτήν, τίθεται ακυρότητα διάθεσης του αναγκαστικά κατεσχημένου πλοίου, όχι απόλυτη αλλά σχετική, και δη υπέρ του κατασχόντος και των αναγγελθέντων δανειστών. Η διάθεση αφορά σε απαλλοτρίωση υπό στενή έννοια (εκποίηση, δωρεά εν ζωή και αιτία θανάτου, κ.ά.) Σύμφωνα με τη ρύθμιση, η κτήση του δικαιώματος από τον τρίτο δεν θα είναι έγκυρη μόνο έναντι αυτών που ρητά αναφέρονται στη διάταξη αλλά και του υπερθεματιστή που αντλεί δικαίωμα εκ της διαδικασίας του πλειστηριασμού. Η ρύθμιση ισχύει και σε περίπτωση επιβολής πλειόνων αναγκαστικών κατασχέσεων. Αν το αναγκαστικά κατασχημένο πλοίο είναι ενυπόθηκο, τυχόν διάθεση που έχει επιχειρηθεί από τον τρίτο, κύριο ή νομέα του πλοίου, που παραχώρησε ναυτική υποθήκη υπέρ του οφειλέτη κατ' άρθρο 21 παρ. 1, πλήττεται με σχετική ακυρότητα υπέρ των προσώπων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο. Τα ανωτέρω ισχύουν και υπέρ του συντηρητικώς κατασχόντος πλοίο σύμφωνα με το αμιγώς δικονομικό δίκαιο, όχι αυτό της Διεθνούς Σύμβασης Βρυξελλών 1952 «Περί Συντηρητικής Κατάσχεσης Θαλασσοπολούντων Πλοίων», επειδή η τελευταία εισάγει μόνο το μέτρο της κωλυσιπλοΐας δίχως να δεσμεύεται νομικά το πλοίο. Με τη παρ. 2 τίθεται προστατευτικό εχέγγυο, ώστε να μπορεί ο υπερθεματιστής να αποκτήσει ακώλυτη φυσική εξουσία στο αποκτηθέν πλοίο. Ειδικότερα, αν το πλειστηριασθέν πλοίο τελούσε σε γυμνή ναύλωση, που συνομολογήθηκε πριν την επιβολή της κατάσχεσης, είτε από τον καθ΄ού η εκτέλεση πλοιοκτήτη, είτε από τον τρίτο, κύριο ή νομέα, που παραχώρησε ναυτική υποθήκη και ανέχθηκε την επίσπευση εκτέλεσης, αυτή η συμβατική σχέση δύναται να καταγγελθεί από τον υπερθεματιστή εντός δεκαπέντε ημερών από την εγγραφή στο νηολόγιο του τίτλου απόκτησης του δικαιώματος επί του πλοίου, δηλαδή του αντίγραφου κατακυρωτικής έκθεσης. Κατά την παρ. 3, το ίδιο ισχύει και για κάθε άλλη έννομη σχέση δυνάμει της οποίας τρίτο πρόσωπο έχει χρήση ή κατοχή στο πλειστηριασθέν πλοίο (ιδίως χρησιδάνειο, άκυρη σύμβαση ναύλωσης), δικαίωμα που θα μπορούσε να αντιτάξει στον υπερθεματιστή. Αν οποιαδήποτε από τις παραπάνω έννομες σχέσεις συνομολογήθηκε μετά την επιβολή κατάσχεσης, τότε ισχύει το κοινό δίκαιο, καθώς καταλαμβάνεται από την εκτελεστότητα του τίτλου που αποκτήθηκε από τον πλειστηριασμό (παρ. 4).
Άρθρο 277	Ο σκοπός της ρύθμισης αυτής για την επιβολή περισσότερων από μια κατασχέσεων επί πλοίων είναι η προστασία της ναυτικής πίστης από τα τεχνάσματα, τα οποία είναι δυνατόν να μετέρχονται οι οφειλέτες σε συμπαιγνία με τους δανειστές, προς παρακώλυση της διαδικασίας της εκτέλεσης. Σύμφωνα με τη ρητή διατύπωση, κάθε κατασχών εξακολουθεί τη διαδικασία που επισπεύδει μέχρι το πέρας του πλειστηριασμού, οπότε η εγγραφή της κατακυρωτικής έκθεσης στο νηολόγιο επιφέρει

	διαγραφή των υπολοίπων μη περατωθεισών διαδικασιών. Επίσης, προς τον σκοπό της ενιαίας ρύθμισης των πλοίων και των ναυπηγουμένων ως προς τα εμπράγματα βάρη και την εκτέλεση, η ρύθμιση περιλαμβάνει και την κατάσχεση ναυπηγούμενου πλοίου, εφόσον τούτο έχει νηολογηθεί. Το ζήτημα της προτίμησης μεταξύ μεταβολής κυριότητας και εγγραφής κατάσχεσης, σε περίπτωση που αυτές συμπέσουν την ίδια ημέρα, ρυθμίζεται στην παρ. 3, η οποία ορίζει πως προτιμάται η κατάσχεση. Η πρόβλεψη αυτή διαφοροποιείται από τη ρύθμιση του κοινού δικαίου, η οποία δεν εφαρμόζεται στα πλοία. Σύμφωνα με τη ρύθμιση αυτή, του άρθρου 997 παρ. 4 ΚΠολΔ, αν στο ίδιο ακίνητο την αυτή ημέρα συμπέσουν εγγραφή κατάσχεσης και μεταγραφή ή εγγραφή υποθήκης, προτιμάται η καταχωρισθείσα έστω και ελάχιστο χρόνο νωρίτερα. Η εκτελεστική διαδικασία ρυθμίζεται από τις διατάξεις του ΚΠολΔ και επισπεύδεται έγκυρα, μέχρι και την πρώτη κατακύρωση.
Άρθρο 278	Η εν λόγω διάταξη ρυθμίζει για πρώτη φορά το ζήτημα της δικαστικής πώλησης (πλειστηριασμού) στην αλλοδαπή πλοίου με ελληνική σημαία, λαμβάνοντας υπόψη τις εργασίες για την εκπόνηση διεθνούς σύμβασης για το ζήτημα αυτό υπό την αιγίδα της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για το διεθνές εμπορικό δίκαιο (UNCITRAL). Όπως ισχύει για το ελληνικό πλοίο που εκπλειστηριάζεται στην ημεδαπή, έτσι και για το ελληνικό πλοίο που εκπλειστηριάζεται στην αλλοδαπή, για την απόκτηση κυριότητας από τον υπερθεματιστή απαιτείται καταχώριση στο ελληνικό νηολόγιο (περίληψη) κατακυρωτικής έκθεσης (παρ. 1 άρθρου 274, σε συνδυασμό με το τελευταίο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 992 και το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 1005 του ΚΠολΔ). Αυτή μπορεί να υποκαθίσταται από ισοδύναμο τίτλο. Σε κάθε περίπτωση, κατακυρωτική έκθεση ή ισοδύναμος τίτλος χορηγούνται από το αρμόδιο αλλοδαπό φορέα. Η υλοποίηση της καταχώρισης από την αρμόδια λιμενική αρχή προϋποθέτει την προηγούμενη προσκόμιση από τον υπερθεματιστή (αποκτώντα) ή τον οφειλέτη (προηγούμενο κύριο) σε αυτήν των ακόλουθων εγγράφων: α) αλλοδαπού τίτλου εκτέλεσης, η νομιμότητα του οποίου κρίνεται σύμφωνα με το δίκαιο του τόπου εκτέλεσης, β) βεβαίωσης αρμόδιου οργάνου ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του δικαίου του τόπου εκτέλεσης: i) έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία πλειστηριασμού, ii) ο τίτλος εκτέλεσης έχει καταστεί απρόσβλητος και iii) η διαδικασία του πλειστηριασμού έχει ως επακόλουθο την απόκτηση του πλοίου ελευθέρου βαρών, και γ) δημοσίου εγγράφου περί ολοσχερούς εξόφλησης δια κατάθεσης ή ολικού συμψηφισμού του εκπλειστηριάσματος. Είναι δυνατός και ο μερικός συμψηφισμός, εφόσον κατατίθεται το υπολειπόμενο εκπλειστηρίασμα. Σύμφωνα με την παρ. 2 του εν λόγω άρθρου και υπό την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στην παρ. 1 περ. β΄ ως προς τα εμπράγματα βάρη επί του πλοίου, η καταχώριση στο νηολόγιο της κατακυρωτικής έκθεσης ή του ισοδύναμου αλλοδαπού τίτλου της παρ. 1 έχει τα ίδια έννομα αποτελέσματα με την καταχώριση της περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης πλειστηριασθέντος στην ημεδαπή ελληνικού πλοίου (άρθρο 1005 ΚΠολΔ).
Άρθρο 279	Με το εισαγόμενο πλέγμα διατάξεων του άρθρου 279 παρέχεται εναλλακτικός μηχανισμός επίσπευσης πλειστηριασμού εντός του μέσου εκτέλεσης της αναγκαστικής

	κατάσχεσης με τη συνδρομή δικαστή (μορφή έμμεσης εκτέλεσης). Με τον θεσμό επιδιώκεται η ομαλή εισδοχή στην ελληνική έννομη τάξη του αντίστοιχου θεσμού του αγγλοσαξωνικού δικαίου που φέρει τον τίτλο *court approved sale* και απαντάται σε πολλά κράτη (λ.χ. Ηνωμένο Βασίλειο, Μάλτα, Σιγκαπούρη), ώστε να καταστεί η χώρα μας ένας ελκυστικός τόπος αναγκαστικής πώλησης πλοίων. Με την παρ. 1 καθίσταται σαφές ότι ο μηχανισμός προϋποθέτει επιβολή αναγκαστικής κατάσχεσης με την αναγκαία προδικασία. Τυχόν ελαττώματα προβάλλονται κατά τις προβλέψεις του κοινού δικαίου δίχως να θίγεται η εξέλιξη της διαδικασίας του άρθρου 279. Σ' αυτό το σημείο σημειώνεται ότι, ακόμη και αν έχει ανασταλεί η διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης κατ' άρθρο 938 ΚΠολΔ, η διαδικασία του άρθρου 279 δύναται να συνεχισθεί ακώλυτα (βλ. παρ. 5). Ακραίο χρονικό όριο στη χρησιμοποίηση του εργαλείου είναι η κατακύρωση του πλοίου από τον υπάλληλο του πλειστηριασμού σε υπερθεματιστή καθώς τότε η αρχθείσα διαδικασία του άρθρου 279 καθίσταται άνευ αντικειμένου. Τον μηχανισμό δύναται να ενεργοποιήσει αποκλειστικά επισπεύδων δανειστής -οποιοσδήποτε ή και πλείονες ταυτόχρονα, εφόσον έχουν επιβληθεί πολλαπλές αναγκαστικές κατασχέσεις επί του αυτού πλοίου- ο οποίος έχει ήδη εντοπίσει αγοραστή, που προτίθεται να εξαγοράσει άμεσα το πλοίο, ελεύθερο βαρών, σε τιμή τουλάχιστον αυτή της πρώτης προσφοράς, η οποία οφείλει να ανέρχεται στα 2/3 της αξίας του αντικειμένου. Το κρίσιμο στοιχείο στον εναλλακτικό μηχανισμό είναι η παρεμβολή δικαστή στη διαδικασία. Κατά την παρ. 2, ο επισπεύδων καταθέτει αίτηση ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου του τόπου εκτέλεσης ή του Πειραιά (ναυτικό τμήμα), το οποίο εφοδιάζεται με συντρέχουσα αρμοδιότητα, που εκδικάζεται κατά τη ταχεία διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, με την οποία ζητά την κατακύρωση στον τρίτο. Το περιεχόμενο της αίτησης καθορίζεται με σαφήνεια, ώστε να γνωρίζει ο δικαστής τους λόγους που θα πρέπει να ερευνηθούν, προκειμένου να εκτιμήσει την αίτηση. Ως προς τους λόγους, αυτοί ανάγονται, είτε στο εκπλειστηριαζόμενο πλοίο καθαυτό είτε στο τίμημα. Επίσης μπορεί να πρόκειται για κάθε άλλον λόγο που καταδεικνύει το «λυσιτελές» της άμεσης κατακύρωσης στον τρίτο. Ο δικαστής θα εκτιμήσει ελεύθερα τυχόν εκδοθείσα απόφαση, η οποία διατάσσει την αναστολή εκτέλεσης του αρχικού πλειστηριασμού (παρ. 5). Στην παρ. 3 τίθεται το εχέγγυο της κατάθεσης έκθεσης εκτίμησης της τρέχουσας αξίας του πλοίου (*as is, where is*), που θα έχει εκπονηθεί και συνυπογραφεί από τουλάχιστον δύο εκτιμητές διεθνούς κύρους, ένας εκ των οποίων υποχρεωτικά θα καταθέσει κατά την ακροαματική διαδικασία, ώστε να τού τεθούν ερωτήματα, είτε από τον δικαστή είτε από τα παριστάμενα διάδικα μέρη. Προφανώς ο επισπεύδων δανειστής θα έχει τέτοια έκθεση -ή παρόμοια, οπότε θα πρέπει να εκπονηθεί νέα- με βάση την οποία θα προσδιόρισε την αξία του κατασχεθέντος, όπως αυτή ετέθη από το όργανο της εκτέλεσης στην κατασχετήρια έκθεση. Ως προς την εκδίκαση, τίθεται υποχρεωτική κλήτευση και παράσταση του τρίτου, και υποχρεωτική κλήτευση όλων των μερών που θα μπορούσαν να έχουν ορισμένο «συμφέρον» από την έκβαση της διαδικασίας (όπως ιδίως ο καθ' ού και λοιποί επισπεύδοντες σε περίπτωση επιβολής πολλαπλών αναγκαστικών κατασχέσεων), συμπεριλαμβανομένων των ενυπόθηκων δανειστών, οι οποίοι προσβλέπουν στο ύψος του πλειστηριάσματος για την ικανοποίησή τους μετά από τους έχοντες ναυτικό

	προνόμιο δανειστές (παρ. 4). Προαπαιτούμενο για την εκδίκαση της υπόθεσης αποτελεί να έχει καταθέσει ο τρίτος στον υπάλληλο του πλειστηριασμού ισόποση τραπεζική εγγυητική επιστολή, για την οποία θα χορηγηθεί βεβαίωση κατάθεσης, προκειμένου να υποβληθεί στο δικαστήριο. Αν δεν επισυναφθεί αυτή στην αίτηση, η συζήτηση κηρύσσεται απαράδεκτη χωρίς ο δικαστής να εισέλθει στην ουσία της υπόθεσης (παρ. 3). Επειδή τα χρονικά όρια της εκτέλεσης με αναγκαστική κατάσχεση στο πλοίο είναι σχετικά βραχέα -σαράντα ημέρες από την ημέρα επιβολής κατάσχεσης μέχρι την ημεροχρονολογία πλειστηριασμού τουλάχιστον- επιλέγεται η διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων με ταχεία εκδίκαση και έκδοση απόφασης. Τούτο, ώστε να μην αποτελεί ο επίμαχος μηχανισμός τροχοπέδη στην επισπευδόμενη εκτέλεση αλλά και εκ της ανάγκης να διασφαλισθεί η αξία του καθημερινά απαξιούμενου κατασχεθέντος αντικειμένου. Έτσι από την κατάθεση της αίτησης μέχρι την εκδίκαση υιοθετείται ο ελάχιστος νόμιμος χρόνος, προκειμένου να γίνουν κλητεύσεις. Η απόφαση πρέπει να εκδοθεί εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την εκδίκαση. Λόγω της μείζονος αξίας του αντικειμένου κρίθηκε σκόπιμο να παρασχεθεί ένδικο μέσο έφεσης, η οποία πρέπει να ασκηθεί εντός τριών (3) ημερών από τη δημοσίευση της απόφασης (παρ. 6). Η προθεσμία εφοδιάζεται με ανασταλτικό αποτέλεσμα (παρ. 7), ώστε να αποτραπούν μη αναστρέψιμες καταστάσεις εκ της περαιτέρω διάθεσης του πλοίου. Η άπρακτη παρέλευση της προθεσμίας επιτρέπει στον «νικήσαντα» τρίτο να προβεί στην εγγραφή της απόφασης στο νηολόγιο, ώστε να αποκτήσει κυριότητα ελεύθερη βαρών (παρ. 6). Μαζί με την απόφαση θα πρέπει να υποβληθεί στο νηολόγιο και πιστοποιητικό μη άσκησης ενδίκου μέσου. Με αυτόν τον τρόπο ο νηοφύλακας θα είναι βέβαιος ότι η κατατεθείσα απόφαση αποτελεί τίτλο για την εγγραφή κυριότητας. Εφόσον ασκηθεί εμπρόθεσμα η έφεση, αυτή προσδιορίζεται προς συζήτηση εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών, καθώς τα διάδικα μέρη είναι γνωστά, ώστε να κλητευθούν άμεσα, και εκδίδεται απόφαση εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την εκδίκαση (παρ. 7). Η εφετειακή απόφαση εγγράφεται στο νηολόγιο μόνο στις περιπτώσεις που επικυρώνει την κατακύρωση πλοίου, ώστε ο τρίτος να αποκτήσει το δικαίωμα. Δηλαδή όταν επικυρώνει πρωτόδικη απόφαση που είχε δεχθεί την αίτηση ή όταν εξαφανίζει πρωτόδικη για να δεχθεί την αίτηση. Παρόμοια πρέπει να επιδοθεί στον υπάλληλο του πλειστηριασμού, ώστε να γνωρίζει ότι παύει η διαδικασία και πρέπει να προχωρήσει σε ικανοποίηση των απαιτήσεων. Αντίθετα δεν παρίσταται αναγκαία η εγγραφή στο νηολόγιο όταν το αποτέλεσμα είναι απορριπτικό της αίτησης κατακύρωσης. Ωστόσο, πρέπει η εφετειακή απόφαση να γνωστοποιηθεί στον υπάλληλο του πλειστηριασμού, ώστε να συνεχισθεί η αρχθείσα διαδικασία πλειστηριασμού. Κατά τα άλλα ισχύουν ρυθμίσεις του κοινού δικαίου. Εφόσον γίνει δεκτή η αίτηση, το τίμημα αποτελεί το πλειστηρίασμα, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για την εξόφληση του επισπεύδοντος αλλά και τυχόν αναγγελθέντων δανειστών ακόμη και με κατάρτιση πίνακα κατάταξης (παρ. 5). Ήδη προεκτέθηκε ότι η τελεσίδικη δικαστική απόφαση αποτελεί τίτλο εγγραφής της κυριότητας επί του πλοίου, ελεύθερης παντός βάρους. Με βάση αυτήν μπορεί να επισπευσθεί άμεση αναγκαστική εκτέλεση, προκειμένου να εγκατασταθεί ο «νικητής» τρίτος στο πλοίο, εφόσον ο καθ'ού αρνείται να συμμορφωθεί στην απόφαση αλλά και άλλα πρόσωπα που νέμονται ή κατέχουν το πλοίο για λογαριασμού του καθ'ού (παρ.

	8). Η τελεσφόρηση της διαδικασίας προϋποθέτει ότι η δικαστική απόφαση θα κοινοποιηθεί στον συμβολαιογράφο έως την ημέρα του πλειστηριασμού, ώστε να παύσει η εκκρεμής διαδικασία. Η αυτοδίκαιη ακυρότητα των αναγκαστικών κατασχέσεων θα επέλθει με την εγγραφή της απόφασης που δέχεται την αίτηση κατακύρωσης στο οικείο βιβλίο του νηολογίου (παρ. 9).
Άρθρο 280	Το άρθρο 280 θέτει τον κανόνα ότι η παραγραφή των αξιώσεων που προβλέπονται στον παρόντα Κώδικα, διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος Μέρους. Η εφαρμογή τίθεται βέβαια υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής διατάξεων υπερνομοθετικής ισχύος.
Άρθρο 281	Στο άρθρο 281 προβλέπεται ότι σε ενιαύσια παραγραφή υπόκεινται: (α) Οι αξιώσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος για την πληρωμή των μισθών και λοιπών παροχών που πηγάζουν από τη σύμβαση ναυτολόγησης, (β) 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, (γ) Οι αξιώσεις που αιτία έχουν: (γα) τη χορήγηση υλικών ή τροφίμων και τον εν γένει εφοδιασμό του πλοίου, καθώς και τις δαπάνες πλοιάρχου ή μέλους του πληρώματος για λογαριασμό του πλοίου, (γβ) τη διαχείριση πλοίου, (γγ) τη σχέση εφοπλισμού, συμπεριλαμβανομένης και τυχόν αξίωσης του εφοπλιστή ή τρίτου κατά του κυρίου του πλοίου, (γδ) τη σύμβαση ναυτικής πρακτορείας, (γε) τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, (γστ) τη σύμβαση ναύλωσης, εκτός από τη ναύλωση του πλοίου προς τον σκοπό θαλάσσιας μετακίνησης προσώπων σύμφωνα με το άρθρο 164, (γζ) την κοινή αβαρία, (δ) οι αξιώσεις αναγωγής του υπόχρεου προς καταβολή στη μεταφορά πραγμάτων, στη μεταφορά επιβατών, στη σύγκρουση και στην επιθαλάσσια αρωγή.
Άρθρο 282	Στο άρθρο 282 προβλέπεται ότι σε διετή παραγραφή υπόκεινται οι αξιώσεις με αιτία τη συμπλοιοκτησία, τη θαλάσσια ασφάλιση, την επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής, τη σύγκρουση πλοίων και τη σύμβαση μεταφοράς επιβατών και τη ναυπήγηση ή επισκευή πλοίου. Τυχόν διατάξεις υπερνομοθετικής ισχύος που αφορούν τις ως άνω κατηγορίες αξιώσεων τυγχάνουν προφανώς εφαρμογής, δυνάμει και του άρθρου 280 (ιδίως το άρθρο 23 της Διεθνούς Σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή).
Άρθρο 283	Στην παρ. 1 του άρθρου 283 προβλέπεται τριετής αποσβεστική προθεσμία του δικαιώματος αποζημίωσης κατά του πλοιοκτήτη από ρύπανση από πετρέλαιο σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο και τη Διεθνή Σύμβαση ευθύνης για το πετρέλαιο κίνησης. Η προθεσμία εκκινεί από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η ζημία, σύμφωνα με το άρθρο 8 των δύο διεθνών συμβάσεων. Σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ασκηθεί αγωγή μετά παρέλευση έξι (6) χρόνων 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. Αντίστοιχα η παρ. 2 προβλέπει ότι το δικαίωμα αποζημίωσης κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου, όπως ισχύει, αποσβέννυται σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 7 αυτής. Σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ασκηθεί αγωγή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου μετά παρέλευση έξι (6) χρόνων από την ημερομηνία που έλαβε χώρα το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία. Τέλος η παρ. 3 προβλέπει ότι 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 ισχύει, αποσβέννυται σύμφωνα με το άρθρο 6 αυτού.
Άρθρο 284	Σχετικά με την έναρξη της παραγραφής, το άρθρο 284 προβλέπει ως γενικό κανόνα ότι η παραγραφή των αξιώσεων αρχίζει μόλις λήξει το έτος, μέσα στο οποίο συμπίπτει η έναρξη της σύμφωνα με τα άρθρα 251 και 252 ΑΚ. Όμως, σε εναρμόνιση με τις διεθνείς εξελίξεις και τις διεθνείς συμβάσεις, τις οποίες έχει κυρώσει η Ελλάδα, για πρώτη φορά προβλέπεται διαφορετικό-συγκεκριμένο σημείο έναρξης στη σύμβαση ναύλωσης, αναλόγως του αν υπάρχει χρονοναύλωση ή ναύλωση κατά ταξίδι, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων και επιβατών, στην οποία συμπεριλαμβάνεται και η ναύλωση του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 164, στη σύγκρουση, στην επιθαλάσσια αρωγή, στην κοινή αβαρία, και στις αξιώσεις από αναγωγή του υπόχρεου προς καταβολή στη μεταφορά πραγμάτων, στη μεταφορά επιβατών, στη σύγκρουση και στην επιθαλάσσια αρωγή.
Άρθρο 285	Στην παρ. 1 του άρθρου 285 ορίζεται ότι για τη διακοπή και την αναστολή της παραγραφής εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Σε εναρμόνιση με τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών, στην παρ. 2 ορίζεται ότι στη σύμβαση μεταφοράς επιβάτη, με την επιφύλαξη του άρθρου 286, αλλά 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) διαστήματος 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, εάν προηγείται β) διαστήματος 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. Όπως και στο ισχύσαν δίκαιο, η έγερση της αγωγής κατά του ασφαλιστή λόγω εγκαταλείψεως διακόπτει την παραγραφή και της κατ` αυτού αξιώσεως λόγω ζημιών.
Άρθρο 286	Το άρθρο 286 δίνει για πρώτη φορά στα μέρη τη δυνατότητα να παρατείνουν είτε με έγγραφη συμφωνία των μερών είτε με μονομερή δήλωση του οφειλέτη την παραγραφή, μετά την έναρξη και πριν τη συμπλήρωση της. Η διάταξη γενικεύει για κάθε αξίωση που προβλέπεται στα άρθρα 281 και 282 αυτό που επιτάσσουν διεθνείς συμβάσεις (ιδίως οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ) που έχει επικυρώσει η Ελλάδα. Τα μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν σε συντομότερη περίοδο παραγραφής. Επισημαίνεται ότι η ρύθμιση αφορά σε παραγραφές και όχι σε αποσβεστικές προθεσμίες.
Άρθρο 287	Χάριν της ασφαλείας δικαίου και προκειμένου να επέλθει ταχεία εκκαθάριση των σχέσεων, στο άρθρο 287 προβλέπεται ότι ο χρόνος παραγραφής των αξιώσεων, στις οποίες αναφέρεται η ρύθμιση, ισχύει είτε βάση της αξίωσης είναι συμβατική είτε εξωσυμβατική. Αν, όμως, 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
Άρθρο 288	Με τη ρύθμιση της παρ. 1 σκοπούνται ο καθορισμός και η εξειδίκευση της διαδικασίας για την τήρηση των βιβλίων, τις πράξεις ή εγγραφές σε αυτά, για την υποβολή στη τηρούσα το νηολόγιο και τα λοιπά βιβλία Αρχή εγγράφων κάθε φύσεως, καθώς και για την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας με ηλεκτρονικά μέσα και για τον λόγο αυτό παρέχεται σχετική εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Με τη ρύθμιση της παρ. 2 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Δικαιοσύνης, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και

	Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να ρυθμίζουν, με απόφασή τους, τα θέματα που αφορούν στην τήρηση από την αρμόδια Αρχή ηλεκτρονικού αρχείου των εγγράφων που σχετίζονται με συγκεκριμένη πράξη ή εγγραφή στο νηολόγιο και τα λοιπά τηρούμενα βιβλία. Με τη διάταξη της παρ. 3 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να καθορίζουν, με απόφασή τους, τη διαδικασία για την έκδοση, μεταβίβαση, επιστροφή, καθώς και την τήρηση σχετικού αρχείου, αναφορικά με την ηλεκτρονική φορτωτική, την ηλεκτρονική διαφορτωτική και τη φορτωτική συνδυασμένης μεταφοράς και τα σχετικά με την ηλεκτρονική έκδοση και διαχείριση του δελτίου θαλάσσιας μεταφοράς. Με τη διάταξη της παρ. 4 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να καθορίζουν και να θέσουν σε εφαρμογή, με απόφασή τους, την τήρηση του ναυτολογίου του πλοίου, τις πράξεις ή εγγραφές σε αυτό, καθώς και τις προϋποθέσεις για την ψηφιακή τήρηση τούτου και τις καταχωριζόμενες πράξεις και εγγραφές με ηλεκτρονικά μέσα. Περαιτέρω, οι κατηγορίες των πλοίων καθαρής χωρητικότητας κάτω των 10 κόρων, οι οποίες κατ' εξαίρεση εγγράφονται στο νηολόγιο, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 3, μπορούν να τροποποιούνται και για τον λόγο αυτό παρέχεται σχετική εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.
Άρθρο 289	Προβλέπεται τελική διάταξη για τον χαρακτηρισμό κινητών πραγμάτων στο πλαίσιο συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, από την έννοια των οποίων αφαιρείται η εξαίρεση πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων.
Άρθρο 290	Η εν λόγω διάταξη μεταβατικού χαρακτήρα αναγιγνώσκεται σε συνδυασμό με το άρθρο 71, την παρ. 4 του άρθρου 222 και την παρ. 3 του άρθρου 249, και αποσαφηνίζει ότι οι τελευταίες τίθενται σε εφαρμογή όταν πληρωθούν σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις: πρώτον, τεθεί διεθνώς σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση ευθύνης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, δεύτερον, κυρωθεί η εν λόγω Διεθνής Σύμβαση από την Ελλάδα.
Άρθρο 291	Λόγω της επερχόμενης μεταρρυθμίσεως που επέρχεται στο νομοθετικό καθεστώς για την τήρηση της δημοσιότητας για τα πλοία καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα κόρων, και δη την καταχώριση τούτων κατά κατηγορίες, σε ειδικό δημόσιο βιβλίο μικρών πλοίων κρίθηκε σκόπιμο και αναγκαίο η ρύθμιση του άρθρου 4 να εφαρμόζεται στις καταχωρίσεις που γίνονται μετά την έναρξη ισχύος του εν λόγω άρθρου.
Άρθρο 292	Προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις του ΚΙΝΔ.
Άρθρο 293	Στο πλαίσιο της άμεσης λήψης μέτρων τόνωσης της κοινωνικής και οικονομικής ζωής περιοχών που χρήζουν αρωγής μετά από θεομηνίες, προβλέπεται η χορήγηση του κινήτρου της αποκλειστικότητας, για τη δημιουργία θαλάσσιας συγκοινωνιακής γραμμής που θα συμβάλλει στην επούλωση των οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί. Επιπλέον, η ανάθεση σε πλοιοκτήτη αποκλειστικής εκμετάλλευσης δρομολογιακής ακτοπλοϊκής γραμμής μπορεί να γίνει σε γραμμή που δεν θα καλύπτεται από ήδη δρομολογημένα πλοία και δεν θα έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον γι' αυτή, από άλλους πλοιοκτήτες. Με την προϋπόθεση εισήγησης της Κυβερνητικής Επιτροπής Κρατικής Αρωγής, εξασφαλίζεται ότι η διάταξη θα εφαρμόζεται για περιοχές που όντως χρήζουν τέτοιας ανάγκης, καθώς και ότι η νέα δρομολογιακή γραμμή θα είναι αντικειμενικά και τεκμηριωμένα απαραίτητη για τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη του πληθυσμού της περιοχής αυτής.

Άρθρο 294	Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) στελεχώνονται, ύστερα από προκήρυξη και ανά διδακτικό έτος, για την παροδική κάλυψη αναγκών από έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό, το οποίο διακρίνεται σε επιστημονικούς και εργαστηριακούς συνεργάτες, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και με ωριαία αντιμισθία. Τα προσόντα πρόσληψης του εν λόγω προσωπικού ορίζονται από το άρθρο 14 του ν. 2638/1998 (Α' 204). Ωστόσο, δεν υφίσταται πρόνοια για κάλυψη των κενών θέσεων σε περίπτωση που οι ανωτέρω προκηρύξεις αποβούν άκαρπες, ελλείψει συμμετεχόντων. Με το προτεινόμενο άρθρο διασφαλίζεται η πλήρωση των ακάλυπτων κενών θέσεων επιστημονικών και εργαστηριακών συνεργατών, ναυτικών μαθημάτων, μετά τη διενέργεια δύο (2) συνεχών προκηρύξεων.
Άρθρο 295	Σε περίπτωση που οι προκηρύξεις για πρόσληψη ωρομίσθιων επιστημονικών και εργαστηριακών συνεργατών, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου στις Α.Ε.Ν. αποβούν άκαρπες, τίθεται υπό διακινδύνευση το εκπαιδευτικό έργο των Ακαδημιών και η εύρυθμη λειτουργία των Ακαδημιών, απουσία άλλης πρόνοιας. Η κάλυψη των κενών από υφιστάμενο προσωπικό μέσω υπερωριών δεν καλύπτεται από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.) με αποτέλεσμα να τίθεται εν αμφιβόλω η αποζημίωση αυτή. Σ' αυτό το πλαίσιο το προτεινόμενο άρθρο επιδιώκει την άμεση λύση του ζητήματος, για την εύρυθμη λειτουργία των Α.Ε.Ν..
Άρθρο 296	Η ισχύς της χρονικής διάρκειας μεταφοράς της έδρας της Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων στις εγκαταστάσεις της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού (Ναυτικό Οχυρό Σκαραμαγκά) που βρίσκονται στον Σκαραμαγκά Αττικής, λήγει την εκπαιδευτική περίοδο φοίτησης των Εκπαιδευτικών Σειρών Δοκίμων Λιμενοφυλάκων 2022-2023. Ωστόσο, λόγω της μη ολοκλήρωσης των απαραίτητων εργασιών ανακαίνισης της Σχολής Λιμενοφυλάκων στον Πειραιά, καθίσταται αναγκαία η παράταση της μεταφοράς της έδρας της και η παραμονή της στον Σκαραμαγκά.
Άρθρο 297	Η διαδικασία επιλογής διδακτικού-εκπαιδευτικού προσωπικού για τη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., του άρθρου 21 του ν. 4676/2020 (Α' 67), κατά τα εκπαιδευτικά έτη 2022-2023 έως και 2025-2026, χρήζει τροποποίησης, με την προσθήκη της δυνατότητας κάλυψης θέσεων διδακτικού προσωπικού και μέσω των διαδικασιών που ακολουθεί η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων για τους τομείς ακαδημαϊκής εκπαίδευσής της. Η ρύθμιση είναι αναγκαία, προκειμένου να εξασφαλισθούν οι επαρκείς προϋποθέσεις και να δρομολογηθούν όλες οι απαραίτητες διαδικασίες διορισμού μόνιμου διδακτικού-εκπαιδευτικού προσωπικού στη Σχολή.
Άρθρο 298	Με το προτεινόμενο άρθρο ρυθμίζεται το ζήτημα των Λιμενοφυλάκων, οι οποίοι απεβίωσαν κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας και οι οποίοι δεν έτυχαν της απονομής επόμενου-ανώτερου βαθμού, ενώ ευρίσκοντο στην ενεργό υπηρεσία, ελλείψει σχετικής πρόβλεψης, κατά τον χρόνο του θανάτου τους, ως ελάχιστης αναγνώρισης της πολιτείας. Για τον σκοπό αυτό προτείνεται η τιμητική απονομή του βαθμού του Πλωτάρχη Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.), ο οποίος αποτελεί τον ανώτατο βαθμό στον οποίον προάγονται, εκτός οργανικών θέσεων, οι Λιμενοφύλακες που τερματίζουν ευδοκίμως την υπηρεσία τους.
Άρθρο 299	Με το προτεινόμενο άρθρο παρέχεται η δυνατότητα υγειονομικής περίθαλψης στα στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ., που τελούν σε άδεια άνευ αποδοχών, κατ' αναλογία με τα ισχύοντα για τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων, για τα οποία υφίσταται αντίστοιχη δυνατότητα, σύμφωνα με την υπό στοιχεία Φ.400/34/292616/Σ.4753/31.8.2016 κοινή

	απόφαση του Υπουργού και του Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Άμυνας (Β΄ 2808), με την καταβολή των προβλεπόμενων ασφαλιστικών εισφορών, βάσει των αποδοχών των δικαιούχων, πριν την έναρξη της άδειας. Παράλληλα, παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης, η οποία θα ρυθμίσει ειδικότερα την απαιτούμενη διαδικασία και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια επί του θέματος.
Άρθρο 300	Με το προτεινόμενο άρθρο προβλέπεται η συγκρότηση υγειονομικής επιτροπής με ειδικό σκοπό την έκδοση γνωμάτευσης για τη χορήγηση επιδόματος γυαλιών στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής. Σκοπός της ρύθμισης είναι η ταχεία διεκπεραίωση των σχετικών υποθέσεων μέσω μιας απλουστευμένης διαδικασίας.
Άρθρο 301	Με το προτεινόμενο άρθρο δίνεται περαιτέρω χρόνος για να αντιμετωπιστεί ομαλά το χρόνιο πρόβλημα των παράνομων, χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής, κατασκευών στις χερσαίες ζώνες λιμένα. Η ρύθμιση συμβάλλει στην ομαλή αποκατάσταση της νομιμότητας και της ομοιομορφίας των παράνομων κατασκευών και δίδει τη δυνατότητα και τον εύλογο χρόνο στους ιδιώτες να προβούν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση αυτή, προς όφελος των περιβαλλόντων χώρων, των τοπικών κοινωνιών και επιχειρήσεων και του ιδίου του λιμένα, λαμβανομένων υπόψη των καθυστερήσεων που έχουν προκύψει ήδη κατά την εφαρμογή της διάταξης λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19. Απώτερος, δε, στόχος είναι η βιωσιμότητα των αναφερόμενων, στην εν λόγω διάταξη, περιοχών, καθώς και των φορέων διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων.
Άρθρο 302	Με το προτεινόμενο άρθρο επιδιώκεται η εναρμόνιση του άρθρου 18 του ν. 2971/2001 (Α' 285) με τον ν. 4412/2016 (Α' 147), περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων με τη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης, σχετικά με το ύψος του προϋπολογισμού, μέχρι του οποίου επιτρέπεται η συγκεκριμένη διαδικασία. Απώτερος στόχος είναι, μέσω της εναρμόνισης του θεσμικού πλαισίου, η απλοποίηση της διαδικασίας για τη σύναψη των συμβάσεων, μέχρι του ποσού των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ.
Άρθρο 303	Με το προτεινόμενο άρθρο επιδιώκεται η καταβολή των δεδουλευμένων από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως και την 22η Φεβρουαρίου 2022, στο έκτακτο ναυτικό προσωπικό που προσελήφθη το 2022 για την κάλυψη έκτακτων υπηρεσιακών αναγκών για παροχή πλοηγικών υπηρεσιών στους πλοηγικούς σταθμούς και που έως σήμερα δεν έχουν εκκαθαρισθεί και πληρωθεί στους δικαιούχους, λόγω της εκπρόθεσμης ανάληψης της σχετικής υποχρέωσης.
Άρθρο 304	Με το προτεινόμενο άρθρο καταργείται αναδρομικά από την 20η Απριλίου 2022, ημερομηνία δημοσίευσης του ν. 4926/2022 (Α' 82), η εκ παραδρομής κατάργηση (περ. β παρ. 3 άρθρου 86 ν. 4926/2022) του άρθρου 32 του ν. 2638/1998 (Α' 204), προκειμένου το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας να συνεχίσει απρόσκοπτα τη λειτουργία του.
Άρθρο 305	Με το προτεινόμενο άρθρο προστίθεται η παρ. 1 του άρθρου 71 του ν. 4926/2022, στο ρυθμιστικό πεδίο της εξουσιοδότησης της παρ. 12 του άρθρου 70 του ιδίου νόμου, ώστε να είναι εφικτή η χορήγηση παράτασης, μέχρι δύο (2) ετών, στο χρονικό διάστημα προσαρμογής των καταστατικών των Ναυτιλιακών Εταιριών Πλοίων Αναψυχής.
Άρθρο 306	Προβλέπεται η έναρξη ισχύος του νόμου από την 1η Μαΐου 2023, με εξαίρεση τα άρθρα 4 έως 9, για τα οποία παραχωρείται λόγω του αντικειμένου τους (νηολόγηση, ηλεκτρονική καταχώριση και τήρηση εγγράφων) μεγαλύτερη περίοδος προσαρμογής

	καθώς και του Μέρους δέκατου τέταρτου.

Δ. Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων	X				
		Μείωση δαπανών					
		Εξοικονόμηση χρόνου	X	X			
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X	X		
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών		X	X		
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών			X		

		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών			X		
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Τα βασικά χαρακτηριστικά της ωφέλειας που επιφέρει το σχέδιο νόμου συνίστανται:

- Στη δημιουργία ενός συνεκτικού και εκσυγχρονισμένου νομοθετήματος, το οποίο ανταποκρίνεται στις σύγχρονες συνθήκες της εμπορικής ναυτιλίας.
- Στη ριζική αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις δύο βασικές συμβάσεις εκμετάλλευσης του πλοίου (ναύλωση και θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων), με την εισαγωγή διακριτών κανόνων, σύγχρονων και συμβατών με τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική. Ειδικώς δε ως προς τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς οι εισαγόμενοι κανόνες παρουσιάζουν το επιπρόσθετο πλεονέκτημα της συμβατότητας με τις εφαρμοζόμενες Διεθνείς Συμβάσεις (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και Διεθνή Σύμβαση Αθηνών), ώστε να εκτελούνται με τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια δικαίου και αποτελεσματικότητα για τα συμβαλλόμενα μέρη.
- Στην εισαγωγή ουσιωδών 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.
- Στην αναμόρφωση της θαλάσσιας ασφάλισης, με έμφαση στην ενίσχυση της συμβατικής ελευθερίας και την εναρμόνιση με τη διεθνή συναλλακτική πρακτική.
- Στην οριοθέτηση εννοιών που υπό το προϊσχύσαν 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.

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία	x				
		Υποδομή / εξοπλισμός	x				
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκομένων	x				
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Θα απαιτηθεί η διάθεση και εκπαίδευση προσωπικού και προμήθεια υλικοτεχνικού και άυλου (ηλεκτρονικού) εξοπλισμού για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη των συστημάτων που θα υποστηρίξουν την τήρηση ηλεκτρονικού αρχείου, την υποβολή εγγράφων και εν γένει τη ηλεκτρονική τήρηση των βιβλίων του νηολογίου.

20.	Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου					
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους					

		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων					
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν εντοπίζονται κίνδυνοι.

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών *(ηλεκτρονική επισύναψη).* Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.

Ε. Έκθεση διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς	
❒	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	Διενεργήθηκε γραπτή διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας.
❒	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	Στο πλαίσιο νομοπαρασκευαστικής επιτροπής. Διενεργήθηκε επίσης γραπτή διαβούλευση προ της

	τελικής διαμόρφωσης του νομοσχεδίου.
Διεθνής διαβούλευση	-

23.	Σχόλια στο πλαίσιο της διαβούλευσης μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας www.opengov.gr *(ηλεκτρονική επισύναψη της έκθεσης)* Η ανάρτηση σε δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε στον ιστότοπο «http://www.opengov.gr/ynanp/?p=1908» από 11 Ιανουαρίου 2023 έως 25 Ιανουαρίου 2023.

Επί των γενικών αρχών («επί της αρχής») της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	-
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	-
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	-
Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	Υπεβλήθησαν συνολικά είκοσι τέσσερα (24), από δέκα (10) συμμετέχοντες. Στον Πίνακα που ακολουθεί εμφανίζονται περισσότερα από 24 σχόλια (συγκεκριμένα 26), καθόσον σχόλια της ιδίας ηλεκτρονικής υποβολής κατανεμήθηκαν ανά σχολιαζόμενο άρθρο.
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	Ένα (1) σχόλιο έγινε αποδεκτό ως προς τη δικαιολογητική του βάση και η διάταξη υπεβλήθη τροποποιημένη.
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Είκοσι πέντε εκ των είκοσι έξι (25/26). Ειδικότερη αιτιολόγηση στην πινακοποιημένη έκθεση που ακολουθεί.

ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΚΡΙΣΗ ΕΠ' ΑΥΤΩΝ ΜΕΤΑ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Κωδικός Σχολίου	Άρθρο	Σχόλιο	Απόκριση/Αιτιολόγηση
3880	1	Σε ότι αφορά την 1ην παράγραφο του 1ου Άρθρου περί την έννοιαν του Πλοίου, διαπιστώνεται ότι οι απαιτήσεις για τον χαρακτηρισμό μιας πλωτής κατασκευής ως Πλοίο συναντώνται και στο 3ον του ΚΔΝΔ. Εν τούτοις, τα αυτά Νομικά και Ναυπηγικά χαρακτηριστικά …πλοϊμότητα / ικανότητα εκπλήρωσης Ναυτιλιακού προορισμού, συναντάμε και στα "πλοία" που κινούνται στα εσωτερικά ύδατα όπως είναι οι ποταμοί, οι λίμνες και οι λιμνοθάλασσες και όχι μόνο η θάλασσα. Δεδομένης της πραγματικότητας ότι η Ελληνική επικράτεια στερείται πλεύσιμων ποταμών – με την στενή έννοια του όρου, αλλά όχι και λιμνών – λιμνοθαλασσών στις οποίες εκτελείται "ναυσιπλοΐα" και λόγω του γεγονότος ότι η Ελλάδα είναι συμβαλλόμενο μέλος της Σύμβασης Ραμσάρ – για την προστασία αυτών, προτείνεται η πρώτη παράγραφος του πρώτου άρθρου να διαμορφωθεί – συμπληρωθεί: « Πλοίο είναι κάθε	Η πρόταση εκφεύγει του ρυθμιστικού πεδίου του ΚΙΝΔ, που αφορά στις έννομες σχέσεις στο θαλάσσιο πεδίο. Στην αιτιολογική έκθεση καταγράφεται σαφώς ότι τα σκάφη που μετακινούνται σε ποταμούς ή λίμνες ευρίσκονται εκτός του ρυθμιστικού πλαισίου του νομοθετήματος.

		πλωτή κατασκευή με ή χωρίς εκτόπισμα ικανή να κινείται αυτοδύναμα εκτελώντας θαλάσσια και εσωτερικών υδάτων ναυσιπλοΐα ». Να προστεθεί ο όρος "εσωτερικών υδάτων"	
3890	16	Το δίκαιο της σημαίας πρέπει να διέπει όλα τα εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου, όχι μόνο τις προϋποθέσεις κτήσης κυριότητας και τις εξουσίες του κυρίου. Δεν παρίσταται λόγος διαφοροποίησης, ως προς αυτό το ζήτημα, από το σημερινό άρθρο 9 ΚΙΝΔ. Προτείνεται η αντικατάσταση των λ. «τις προϋποθέσεις κτήσης κυριότητας και τις εξουσίες του κυρίου» με τις λ. «τα εμπράγματα δικαιώματα σε αυτό». Αντιστοίχως, στην επικεφαλίδα να αντικατασταθούν οι λ. «επί της κυριότητας στο πλοίο» με τις λ. «για τα εμπράγματα δικαιώματα σε πλοίο».	Οι λόγοι που κατέτειναν στη συγκεκριμένη ρύθμιση καταγράφονται στην αιτιολογική έκθεση. Η αιτιολόγηση της διατυπούμενης στο σχόλιο πρότασης είναι αόριστη. Το εφαρμοστέο δίκαιο σε άλλα εμπράγματα δικαιώματα ρυθμίζεται στο άρθρο. 47.
3883	42	Ενώ στην Αιτιολογική Εκθεση (άρθρο 42 παρ. 1 περ. α) αναφέρεται, ότι : « Στην πρώτη τάξη κατατάσσονται όπως και κατά το παρελθόν.. τα τέλη και δικαιώματα που βαρύνουν το πλοίο » και ότι «…οι απαιτήσεις αυτές ως προς την ταυτότητα και την έκτασή τους νοούνται όπως μέχρι σήμερα », στο κείμενο του σχεδίου Νόμου εισάγεται μία διακριτική μεταχείριση υπέρ του δημόσιου (Λιμένα), η οποία δεν υπήρχε, αφού αναφέρεται ότι : « …τα βαρύνοντα το πλοίο τέλη και δικαιώματα του ελληνικού Δημοσίου..». Αυτή η διατύπωση, όμως, στερεί, αδικαιολόγητα, κατά την γνώμη του υπογράφοντος, τα δικαιώματα των Λιμένων επί των πλοίων, τα οποία, ανέκαθεν, εξασφαλίζονταν, με το ναυτικό προνόμιο του 205 παρ. 1 Κ.Ι.Ν.Δ., ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους, βάσει πάγιας νομολογίας, τουλάχιστον μέχρι το 2016 (για την περίπτωση του Ο.Λ.Π. Α.Ε.). Πραγματικά ο ν. 4404/2016 περί πλήρους ιδιωτικοποιήσεως του Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν άλλαξε το καθεστώς των ναυτικών προνομίων του πρώτου Λιμένα της Χώρας. Παρά ταύτα, η επίλυση του σχετικού νομικού ζητήματος εκκρεμεί ενώπιον του Αρείου Πάγου. Σε κάθε περίπτωση πάντως, de legeferenda, δεν θα ήταν λογικό και δίκαιο, πιστεύω, να μην απολαμβάνουν ναυτικού προνομίου τα, εκ φύσεως ανταποδοτικού χαρακτήρα, δικαιώματα επί πλοίων, τα οποία έχουν δικαίωμα να επιβάλλουν οι ιδιωτικοποιημένοι, πλέον, μεγάλοι Λιμένες της Χώρας (δηλ. επί του παρόντος, ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη). Πρόκειται για ένα ναυτικό προνόμιο, το οποίο πολλές νομοθεσίες μεγάλων Κρατών αναγνωρίζουν, αφού αποτελεί και ένα κίνητρο για την διαρκή βελτίωση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών προς χρήστες του Λιμένα, οι περισσότεροι, όμως, των οποίων απολαμβάνουν ναυτικού προνομίου επί των απαιτήσεών τους. Εξάλλου, θα ήταν, άνιση μεταχείριση (άρθρο 4 του εν ισχύει Συντάγματος) να κατατάσσονται προνομιακά απαιτήσεις ιδιωτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σ' ένα Λιμάνι, αλλά το τελευταίο, ενώ επιτρέπει σ' όλες τις ιδιωτικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιούνται ανεμπόδιστα στο Λιμάνι και παρέχει αδιάλειπτα και αδιάκοπα όλες τις λιμενικές υπηρεσίες του με εκτέλεση μεγάλων έργων υποδομής και επενδύσεων, που αντιστοιχούν σε υψηλές δαπάνες, τελικά, να μην κατατάσσεται προνομιακά, με προδήλως άκρως δυσμενείς οικονομικές επιπτώσεις για το ίδιο. Εξάλλου, ως γνωστόν λιμενικά τέλη αναγνωρίζει, ρητά, και ο Κανονισμός της Ε.Ε. 2017/352 (βλ. άρθρα 2 και 12) ανεξάρτητα, από τον χαρακτήρα δημόσιο ή ιδιωτικό του κάθε Ευρωπαϊκού Λιμένα (ad. σχετική θεωρία Α. Αντάπασης, Λ. Αθανασίου 2020, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 298, σημ. 593, όπου, μάλιστα, αναφέρεται η πρόταση για εξασφάλιση με προνόμιο των ανωτέρω απαιτήσεων, σύμφωνα με τη Δ.Σ. 1993). Ας μου επιτραπεί, κατά συνέπεια, η πρόταση να υπάρξει τροποποίηση της διατάξεως του άρθρου 42 παρ. 1 περ. α του Κ.Ι.Ν.Δ. ως εξής : « 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 την ναυσιπλοΐα φόροι, τα βαρύνοντα το πλοίο τέλη και δικαιώματα για παροχή λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες παρέχονται από λιμενικό οργανισμό, είτε δημόσιο, είτε ιδιωτικό οποιασδήποτε νομικής μορφής ..».	Η δικαιολογητική βάση του σχολίου έγινε αποδεκτή. Η διάταξη υπεβλήθη τροποποιημένη.
3885	50	Η ρητή εξαίρεση εφαρμογής του άρθρου 479ΑΚ σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας πλοίου για τον πλοιοκτήτη γεννά σοβαρά ερωτηματικά καθώς αφήνει έκθετο τον κάθε δανειστή του πλοίου στην διαφυγή του μόνου περιουσιακού στοιχείου και τεχνηέντως αποξένωσή του από τον πλοιοκτήτη σε μία άλλη offshoreμονοβάπορη εταιρεία. Είμαι περίεργος να μάθω τη θέση του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά επ' αυτού. Δεν θα πρέπει να ψηφιστεί αυτή η διάταξη.	Η δικαιοπολιτική επιλογή της κατάργησης της δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 479 ΑΚ έχει τεκμηριωθεί πλήρως στην αιτιολογική έκθεση. Συνοπτικά, η διατήρηση της δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 479 ΑΚ υπέρ όλων συλλήβδην των δανειστών του πωλητή του πλοίου, αφενός δεν ανταποκρίνεται στην ανάγκη ασφάλειας δικαίου στις σύγχρονες ναυτιλιακές συναλλαγές, διότι δημιουργεί δυσανάλογα προσκόμματα στην ελεύθερη μεταβίβαση του

			πλοίου, αφετέρου, δεν συνάδει με την τέμνουσα οριζόντια τους βασικούς πυλώνες του ναυτικού δικαίου αρχή περί της ιεράρχησης των ναυτικών δανειστών και ειδικότερα συγκεκριμένων ομάδων αυτών, που κρίνονται νομοθετικά επιδεείς προστασίας (ιδίως δημόσιοι φορείς, ναυτικοί και θαλάσσιοι αρωγοί). Επισημαίνεται επίσης ότι και στο κοινό δίκαιο η άποψη υπέρ της κατάργησης του άρθρου 479 ΑΚ τείνει να επικρατήσει σήμερα, λαμβανομένου υπόψη ότι το άρθρο 419 του γερμανικού ΑΚ, που αποτέλεσε πρότυπο του άρθρου 479 ΑΚ, έχει καταργηθεί.
3891	50	Η διάταξη του άρθ. 50 είναι ορθή. Η εφαρμογή της ΑΚ479 στη μεταβίβαση πλοίου δημιουργεί αφανές ναυτικό προνόμιο (κατά παράβαση της αρχής του κλειστού αριθμού που ισχύει γι' αυτά) και μάλιστα για άδηλο εύρος αξιώσεων κάθε είδους, χωρίς χρονικό περιορισμό ως προς την επιδίωξή τους κατά του αποκτώντος. Με τη νέα διάταξη αίρεται καίριο ανταγωνιστικό μειονέκτημα του ελληνικού δικαίου, καθώς η εφαρμογή της ΑΚ479 απέκλειε την επιλογή από τους συμβαλλόμενους του δικαίου της χώρας μας ως εφαρμοστέου στις αγοραπωλησίες πλοίων, γεγονός παράλογο προκειμένου για το δίκαιο της μεγαλύτερης ναυτιλιακής χώρας. Ομοίως απέκλειε και τη συμβατική υποβολή των τυχόν διαφορών από την αγοραπωλησία πλοίου στη δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων ή ελληνικής διαιτησίας, ενόψει του ενδεχομένου να κριθεί εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο και η ΑΚ479. Για όποιες αξιώσεις κρίνεται δικαιοπολιτικά ότι πρέπει ο δανειστής να προστατεύεται σε περίπτωση μεταβίβασης του πλοίου, με επιβίωση αυτών και κατά του αποκτώντος, ο νομοθέτης μπορεί να προσθέσει νέες κατηγορίες ναυτικών προνομίων στο άρθ. 42 (σημερινό 205). Η ρητή πρόβλεψη των κατηγοριών απαιτήσεων που επιβιώνουν της μεταβίβασης και της προθεσμίας για την άσκησή τους κατά του αποκτώντος είναι ουσιαστικής σημασίας για την πιστοληπτική ικανότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης. Σε ό,τι αφορά στη διατύπωση της διάταξης, προτείνεται η απάλειψη των λ. «από τον πλοιοκτήτη» (τόσο στη διάταξη όσο και στον τίτλο της) διότι δεν παρίσταται λόγος περιορισμού της μόνο στην περίπτωση μεταβίβασης από τον πλοιοκτήτη (η ΑΚ479 δεν πρέπει να εφαρμόζεται ούτε στην περίπτωση μεταβίβασης από τον κύριο του πλοίου, αλλ' ούτε στην περίπτωση άλλων τρόπων κτήσης κυριότητας).	Το σχόλιο εκφράζει συμφωνία με το περιεχόμενο της διάταξης.
3886	Μέρος 3ο (άρθρα 48-71)	Σύμφωνα με το άρθρ. 1 παρ. 1(ιβ) Ν. 4926/2022 «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής κ.λπ.» ως «εφοπλιστής» νοείται και ο μισθωτής επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μέσω χρηματοδοτικής μίσθωσης του Ν. 1665/1986 (leasing). Από τις διατάξεις του σχολιαζόμενου άρθρου (που ακολουθεί το πνεύμα των διατάξεων άρθρ. 105 και 106 του υπό αναμόρφωση Κώδικα) προκύπτει ότι οι απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό πλοίου (δηλ. εν προκειμένω οι απαιτήσεις που έχει δημιουργήσει ο χρηματοδοτικός μισθωτής κατά τη χρήση του μισθίου πλοίου) ασκούνται και κατά του κυρίου αυτού (δηλ. της εταιρείας leasing), ο οποίος ευθύνεται «δια του πλοίου και μέχρι την αξία αυτού», έτσι ώστε ο δανειστής έχει τη δυνατότητα να επιδιώξει την επίσπευση αναγκαστικής εκτέλεσης κατά του πλοίου για την ικανοποίηση των εκ του εφοπλισμού απαιτήσεων. Ωστόσο, οι παραπάνω διατάξεις που άγουν σε επίσπευση αναγκαστικής εκτέλεσης κατά του πλοίου αντιστρατεύονται δικαιοπολιτικά τον θεσμό της χρηματοδοτικής μίσθωσης, καθιστώντας υπέγγυο το αντικείμενο της χρηματοδοτικής μίσθωσης, το οποίο αποτελεί την εξασφαλιστική αξία της εταιρείας leasing. Αλλά και νομοτεχνικά συγκρούονται με τη διάταξη του άρθρ. 4 Ν. 1665/1986, σύμφωνα με την οποία από την καταχώριση της σύμβασης στο ειδικό βιβλίο του αρμόδιου Πρωτοδικείου, τρίτοι δεν μπορούν έως τη λήξη της μίσθωσης να αποκτήσουν με οποιονδήποτε τρόπο κυριότητα ή άλλο εμπράγματο δικαίωμα πάνω στο πράγμα. Κατ' αποτέλεσμα, παραμένει «κενό γράμμα» η δυνατότητα χρηματοδοτικής μίσθωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής που παρέχει ο Ν. 4926/2022. Συντρεχόντως, συνεχίζει να αγνοείται και να πλήττεται θεσμικώς και η εν γένει δυνατότητα χρηματοδοτικής μίσθωσης πλοίων αναψυχής, που έως τώρα, αν και προβλεπόμενη ρητώς στο άρθρ. 1 παρ. 3 Ν. 1665/1986, παραμένει κολοβή και αρρύθμιστη, καθώς δεν έχει εκδοθεί η κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την οποία θα	Το σχόλιο αφορά στη λειτουργικότητα έτερων διατάξεων που διέπουν τη χρηματοδοτική μίσθωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, ως εκ τούτου αξιολογείται ως μη συναφές με το σχολιαζόμενο Μέρος 3ο του προωθούμενου νέου ΚΙΝΔ.

		καθορίζονται οι ειδικοί όροι που ρυθμίζουν τη χρηματοδοτική μίσθωση ως προς τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής.	
3892	63	Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για απαιτήσεις από τον εφοπλισμό είναι πραγματοπαγής και ορίζεται ως τέτοια στις διατάξεις του νέου άρθ. 63. Ως εκ τούτου, στην έννομη αυτή σχέση προσιδιάζει αναλογικώς η εφαρμογή του δικαίου που διέπει τα εμπράγματα δικαιώματα επί πλοίου, δηλαδή του δικαίου της σημαίας την οποία φέρει. Η υπαγωγή της, με την παρ. 4, στο δίκαιο που αρμόζει εξ όλων των συνθηκών προκαλεί ανασφάλεια δικαίου σε ζήτημα κρίσιμο για την πιστοληπτική ικανότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης, εν προκειμένω εκείνης του κυρίου του πλοίου, αλλά και για τον ναυτικό δανειστή που θέλει εκ των προτέρων να γνωρίζει κατά πόσον είναι υπέγγυο έναντί του, πέρα από τον εφοπλιστή, και το πλοίο. Προτείνεται η αντικατάσταση των λ. «που αρμόζει στη σχέση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών» με τις λ. «της σημαίας την οποία φέρει το πλοίο κατά τον χρόνο γένεσης της απαίτησης».	Οι λόγοι που κατέτειναν στην επιλογή του συγκεκριμένου ευέλικτου κανόνα σύγκρουσης, καταγράφονται με απόλυτη πληρότητα στην αιτιολογική έκθεση, όπου παρέχεται και κατεύθυνση για τις συνεκτιμητέες ειδικές συνθήκες. Σε αυτές περιλαμβάνεται και η σημαία του πλοίου.
3893	66	Για λόγους ασφάλειας δικαίου σε ό,τι αφορά στις δημόσιες Αρχές (Λιμεναρχεία, Τελωνεία κλπ.), προτείνεται η προσθήκη, στο τέλος της παρ. 2, του ακόλουθου εδαφίου: «Η ανάθεση της πρακτόρευσης ισχύει έναντι των δημόσιων αρχών εφόσον γίνει εγγράφως».	Δεν έχει τεκμηριωθεί τέτοια ανάγκη στη βάση συγκεκριμένου δημοσίου συμφέροντος. Η αόριστη επίκληση της ασφάλειας δικαίου οπωσδήποτε δεν συνιστά αναγκαία τεκμηρίωση για μια ρύθμιση, που εφόσον υιοθετούνταν, στην ουσία θα αναιρούσε τη κομβική επιλογή της μη αναγκαιότητας τήρησης εγγράφου τύπου για τη σύναψη σύμβασης ναυτικής πρακτορείας (παρ. 2).
3879	69 (1)	Για την αποφυγή παρερμηνειών, προτείνεται,έστω στην Αιτιολογική Έκθεση, να περιληφθεί διευκρίνιση αναφορικά με την ισχύ των συναφών διατάξεων του π.δ. 55/1998.	Στην αιτιολογική έκθεση καταγράφεται ήδη με απόλυτη σαφήνεια ότι «η διάταξη αποσαφηνίζει το ειδικό καθεστώς ευθύνης για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο, σε σχέση με το εσωτερικό ναυτικό δίκαιο. Καθίσταται σαφές ότι η (αυξημένης τυπικής ισχύος) Διεθνής Σύμβαση του 1992 αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο, διέπει κατ' αποκλειστικότητα, την ευθύνη, ως προς όλες τις προϋποθέσεις και τις συνέπειές της, σχετικά με τις ζημίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Τυχόν διατάξεις του εθνικού δικαίου, ειδικές ή γενικές δεν εφαρμόζονται, ούτε καν συμπληρωματικώς.». Ως εκ τούτου, το σχόλιο δεν δύναται να γίνει αποδεκτό.
3872	85	Η 3η του άρθρου 85 αναφέρεται εμμέσως πλήν σαφώς στην απόδοση του πλοίου της οποίας πρόνοιες συναντάμε στην επονομαζόμενη Performance Clause του ναυλοσύμφωνου – ο εκναυλωτής υπόσχεται μεν αλλά δεν μπορεί και να δεσμευτεί για την καλή εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς, το ζήτημα της στιγμιαίας ή διαρκούς υποχρέωσης, προτείνεται (συμπληρωματικά) η χρήση της πρότασης: Η απόκλιση της πραγματικής από την περιγραφείσα κατάσταση του πλοίου καθώς και η μη τήρηση – εφαρμογή όλων των υποσχέσεων περί της απόδοσης του, συνιστούν αιτίες καταγγελίας της σύμβασης μεταφοράς.	Το σχόλιο δεν γίνεται αποδεκτό. Οι προϋποθέσεις αναγωγής των ανακριβών δηλώσεων σε σπουδαίο λόγο καταγγελίας της σύμβασης ναύλωσης από τον ναυλωτή, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 85, καταγράφονται και εξειδικεύονται με σαφήνεια στην αιτιολογική έκθεση.
3887	ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ ΝΑΥΛΩΣΗ (άρθρα 72-116)	Ο συνδυασμός των άρθρων 115 παρ 2 και 107 έχει ως συνέπεια ο χρηματοδότης να ευθύνεται ως κύριος του πλοίου για τις απαιτήσεις τρίτων κατά του εφοπλιστή- χρηματοδοτούμενου. Αυτό με τη σειρά του είναι αποθαρρυντικό για χρηματοδότες και σίγουρα κάτι τέτοιο δεν είναι επιθυμητό. Μία λύση θα ήταν η ευθύνη του χρηματοδότη να περιορίζεται στις απαιτήσεις που απολαύουν προνομίου. Έτσι, ο «κίνδυνος» που αναλαμβάνει ο χρηματοδότης (πέραν του αμιγώς χρηματοοικονομικού) είναι ίδιος μ' αυτόν που τελικά έχει ο κάθε ενυπόθηκος δανειστής.	Η ερμηνεία που διατυπώνεται στο σχόλιο δεν υποστηρίζεται από τις εκεί αναφερόμενες διατάξεις, ως εκ τούτου το σχόλιο θεωρείται αόριστο.
3889	135	Η διατύπωση του άρθρου 135 παρ 1 δημιουργεί σύγχυση με τη διατύπωση του άρθρου 82. Θα μπορούσε το απαλειφθεί το άρθρο 82 και το άρθρο 135 να προβλέπει πχ ότι «…η μεταφορά επι του καταστώματος επιτρέπεται ΜΟΝΟ…»κλπ κλπ	Οι σχολιαζόμενες διατάξεις διακρίνονται από τη δέουσα σαφήνεια, λαμβανομένου υπόψη του ρυθμιζόμενου από καθεμιά ζητήματος στο αντίστοιχο μέρος του ΚΙΝΔ.
3888	146	Η δυνατότητα που παρέχει το άρθρο 146 είναι σκόπιμο να επεκταθεί και σε περιπτώσεις πέραν του λιμένα προορισμού – όπως πχ όταν ο παραλήπτης αρνείται να παραλάβει το φορτίο σε λιμένα όπου έχει καταπλεύσει το πλοίο λόγω ζημιάς και είναι δεδομένο ότι η συνέχεια του πλου δεν είναι δυνατή ή θα καθυστερήσει σημαντικά.	Η επέκταση της δυνατότητας του άρθρου 146 σε λιμένα άλλο πλην του λιμένα εκφόρτωσης θα ήταν δικαιοπολιτικά άστοχη.

3882	153	Επί του άρθρου 153: Προτείνεται, έστω στην Αιτιολογική Έκθεση, να περιληφθεί διευκρίνηση αναφορικά με τα πλοία Κατηγοριών «Γ» και «Δ» (άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ).	Στο σχόλιο διατυπώνεται η πρόταση συμπερίληψης διευκρίνισης αναφορικά με τα πλοία Κατηγοριών «Γ» και «Δ» της Οδηγίας 98/18/ΕΚ (ήδη 2009/45), χωρίς όμως να διευκρινίζεται ως προς ποιο ζήτημα. Αν υποτεθεί ότι η πρόταση αφορά τον ατομικό και συνολικό περιορισμό της ευθύνης ή/και την ασφάλιση των εν λόγω Κατηγοριών πλοίων, τότε το προτεινόμενο καλύπτεται από τις ρυθμίσεις της παρ. 4 του άρθρου 158 και της παρ. 2 του άρθρου 159 αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, το σχόλιο δεν γίνεται αποδεκτό.
3877	195	Επί του άρθρου 195 (πρώην 48): Έχει απαντηθεί στη νομολογία η (εσφαλμένη) παραδοχή ότι το άρθρο 48 ΚΙΝΔ δεν εφαρμόζεται επί πλοίων αναψυχής (ενδ. ΜΠΠ 2318/2019, με περαιτέρω παραπομπές σε νομολογία και θεωρία). Αν δεν με απατά η μνήμη μου, η άποψη αυτή (που νομίζω εκφράσθηκε αρχικά από τον Κοροτζή), εκκινεί υπό την εσφαλμένη -και μη ερειδόμενη στο νόμο- προϋπόθεση ότι η κατά το άρθρο 48 ΚΙΝΔ επίδοση δεν διενεργείται κατά τις γενικές, περί επίδοσης, διατάξεις του ΚΠολΔ (124: «οπουδήποτε βρεθεί το πρόσωπο, στο οποίο πρόκειται να γίνει»), αλλά, ειδικώς (και μόνον) κατά το άρθρο 132 ΚΠολΔ, που αφορά την επίδοση σε υπηρετούντες σε «εμπορικά» πλοία. Και, κατά τον συλλογισμό αυτό: (α) αφού το 132 ΚΠολΔ αναφέρεται σε «εμπορικά» πλοία και συνεπώς δεν περιλαμβάνει και τα σκάφη αναψυχής, και (β) αφού η κατ' άρθρο 48 ΚΙΝΔ επίδοση διενεργείται αποκλειστικώς κατά το άρθρο 132 ΚΠολΔ, τότε, ούτε το άρθρο 48 ΚΙΝΔ τυγχάνει εφαρμογής στα σκάφη αναψυχής. Συν τοις άλλοις, η άποψη αυτή αγνοεί και τον «εμπορικό» χαρακτήρα των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Μολονότι είναι πρόδηλο το σφάλμα της παραδοχής, δεδομένου ότι έχει απαντηθεί στη νομολογία, ενδεχομένως να απαιτείται συναφής διευκρίνιση (περί των διατάξεων του ΚΠολΔ που εφαρμόζονται για την επίδοση της παρ. 2 του προτεινόμενου άρθρου 195), ενόψει του όγκου των δικαστικών και εξώδικων εγγράφων που επιδίδονται σε πλοιάρχους σκαφών αναψυχής.	Για τους λόγους που αναφέρονται στο σχόλιο και υπό το πρίσμα του άρθρου 105 του ν.δ. 187/1973 περί ΚΔΝΔ και των παρ. 1 και 3 του άρθρου 166 του σχεδίου νόμου, κρίνεται ότι δεν απαιτείται περαιτέρω διευκρίνιση.
3873	Μέρος 7ο (άρθρα 165-195)	Πρόταση: Λόγω ωρίμανσης του χρόνου παρουσίας και εμπλοκής του DPA-Designated Person Ashore στα της Ναυτιλιακής δραστηριότητας. Λόγω των ευθυνών/υποχρεώσεων/δικαιωμάτων της θέσης, όπως απορρέουν από τον ISM. Λόγω του γεγονότος ότι η θέση αυτή δια των ενεργειών – αστοχιών – παραλείψεων, επιβεβαιώνει / ταπεινώνει την Διοικητική και λειτουργική ποιότητα της εταιρείας. Λόγω των Νομικών ευθυνών στις οποίες εκτίθεται η θέση από αναιτιολόγητες απορρίψεις – καθυστερήσεις των εισηγήσεων της προς την Διοίκηση & το Πλοίο. Προτείνεται, προς ενίσχυση/προστασία αυτής της θέσης – με την προϋπόθεση κατά την κρίση του γράφωντος ο DPA να ανήκει στο στελεχιακό δυναμικό της εταιρείας και να μην είναι εξωτερικός συνεργάτης αυτής: α. να αναγνωρισθεί το ιδιάζων της θέσης β. να συμπεριληφθεί η πρόταση: «Οποιαδήποτε ενέργεια προτείνεται από τον DPA , δεν μπορεί να απορριφθεί ή να καθυστερήσει χωρίς αιτιολόγηση »	Τα καθήκοντα του «Designated Person Ashore (DPA)» προβλέπονται από το σχετικό παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και σε καμία περίπτωση ο ρόλος αυτός δεν δύναται να ανατεθεί σε ναυτικό μέλος πληρώματος κατά την έννοια του νέου ΚΙΝΔ. Περαιτέρω, το περιεχόμενο της πρότασης εκφεύγει του ρυθμιστικού πεδίου του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου.
3871	179	Άρθρο 179 Σύμβαση ναυτολόγησης και ομηρία του ναυτικού. Θα πρέπει να συμπεριληφθεί και χαρακτηρισθεί ως κατάσταση ομηρίας η περίπτωση αδυναμίας επαναπατρισμού και ο εγκλωβισμός του ναυτικού εντός εγκαταλειμμένου παρά του πλοιοκτήτη πλοίου, ασχέτως γεωγραφικής θέσεως και υφής της εγκατάλειψης. Abandonment seafarers.	Η εγκατάλειψη περιγράφεται και ρυθμίζεται στο πρότυπο «2.5.2» της Διεθνούς Σύμβασης για τη ναυτική εργασία του 2006 και διακρίνεται σαφώς από την κατάσταση πειρατείας.
3871	192	Άρθρο 192. Αποτροπή επικείμενου κινδύνου από τον πλοίαρχο Ο πλοίαρχος δικαιούται … εφαρμόζεται το άρθρο 286 του Αστικού Κώδικα » Το 286 του Αστικού Κώδικα έπεται και συμπληρώνει το 285 του Α.Κ – Κατάσταση Ανάγκης, με το 286 να παραπέμπει διευκρινιστικά στο 44ον του ισχύοντος ΚΙΝΔ , όπου και διαβάζουμε: Η διάταξις 286 του ΑΚ περί αποζημιώσεως εφαρμόζεται αναλόγως. Βελτίωση της διατύπωσης στο νέο 192ον άρθρο.	Η διατυπωθείσα στο σχόλιο πρόταση είναι αόριστη.
3884	197	Προτείνεται η ακόλουθη διατύπωση: Άρθρο 197 Κατανομή της αμοιβής 1. Αν την επιθαλάσσια αρωγή παρέχει πλοίο με ελληνική σημαία που δεν	Είναι αναγκαίος ο περιορισμός της μη εφαρμογής της διάταξης για τον τρόπο επιμερισμού της αμοιβής μόνο στα κατ΄ επάγγελμα ναυαγοσωστικά πλοία, τα οποία

		είναι ρυμουλκό, 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. Αιτιολογία για την τροποποίηση: Η διάταξη του σχεδίου του ΚΙΝΔ αντιστοιχεί κατά βάση στις ρυθμίσεις του άρθρου 251 ΚΙΝΔ, που εκδόθηκε προ 65 ετών και ανταποκρίνονταν στις συνθήκες εκείνης της εποχής. Σήμερα στη χώρα μας δραστηριοποιούνται σύγχρονα ρυμουλκά, με πρόσθετο εξοπλισμό, κατάλληλο για αποτελεσματική αντιμετώπιση περιστατικών επιθαλάσσιας αρωγής και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δικαιούνται το σύνολο της αμοιβής. Άλλωστε σύμφωνα με την πάγια νομολογία των Ελληνικών Δικαστηρίων έχει κριθεί ότι παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές κατ' επάγγελμα και οι πλοιοκτήτριες των ρ/κ αυτών δικαιούνται το σύνολο της αμοιβής. Αυτό αναμφισβήτητα επιδρά ευεργετικά στην ασφάλεια της ναυτιλίας και είναι ισχυρό κίνητρο για την πλοιοκτήτρια του ρ/κ να επενδύσει σε ρ/κ και να αναλάβει τους κινδύνους που συνεπάγεται πολλές φορές η παροχή υπηρεσιών επιθαλάσσιας αρωγής.	κατά κανόνα και κατά τεκμήριο, σύμφωνα με τον προορισμό τους και κατά τα προβλεπόμενα στο π.δ. 46/1983 (Α΄ 24), συμβάλλονται για επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής και στην περίπτωση αυτή το ζήτημα της αμοιβής του πλοιάρχου και του πληρώματος ρυθμίζεται από τη σύμβαση που συνδέει τα πρόσωπα αυτά με τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου. Τυχόν διαφορετική προσέγγιση από αυτήν την οποία και ο ισχύων ΚΙΝΔ έχει προβλέψει στο άρθρο 251 θα οδηγούσε και σε μιας μορφής de jure εξομοίωση ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών πλοίων δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό, ενώ θα αντιστρατευόταν και τα δικαιώματα του πλοιάρχου και των ναυτικών.
3874	199	Επί του άρθρου 199: Θαρρώ πως προσήκει διευκρίνιση/αυθεντική ερμηνεία αναφορικά με την δυσχέρεια που ανακύπτει εκ της έννοιας της «εθνικότητας» «όλων των ενδιαφερομένων στη σύγκρουση προσώπων», του άρθρο 12 εδ. β΄ περ. 2 της ΔΣ του 1910. Δεδομένου ότι στα νομικά πρόσωπα η «εθνικότητα» είναι αδόκιμος όρος και ότι, αναπόφευκτα, καταφεύγει κανείς στην έννοια της «έδρας», είναι αυτονόητοι οι προβληματισμοί που προκύπτουν -ως προς το εφαρμοστέο νομοθέτημα- εκ των διχογνωμιών περί του αντικειμενικού πεδίου εφαρμογής του Ν. 791/1978. Συναφώς είχε τοποθετηθεί στο παρελθόν ο κ. Αντάπασης (επί του αντίστοιχου προβληματισμού στη Σύμβαση της Αρωγής), ωστόσο αρκετά πριν από την συσταλτική ερμηνεία του Ν. 791/1978 από την Ολομέλεια του Α.Π. Σαφώς η σύγκρουση πλοίων μεταξύ πλοίων, ανήκοντων σε νομικά πρόσωπα με πραγματική έδρα την Ελλάδα είναι μία «αμιγώς εσωτερική υπόθεση», στην οποία θα πρέπει να τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις του ΚΙΝΔ. Εξ αφορμής δε των ανωτέρω, πρέπει επιτέλους να λάβει χώρα αυθεντική ερμηνεία αναφορικά με το αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής του Ν. 791/1978. Δεν νοείται 45 έτη μετά την ψήφιση του νόμου να εξακολουθούν να εκδίδονται αντιφατικές αποφάσεις από τα Δικαστήρια του Πειραιά, λ.χ. επί του εφαρμοστέου δικαίου στις εσωτερικές σχέσεις του νομικού προσώπου -και να προκαλείται, με τον τρόπο αυτό, μία άνευ προηγουμένου ανασφάλεια δικαίου.	Διατυπώνεται η άποψη του σχολιάζοντος ως προς την αναγκαιότητα διευκρίνισης/αυθεντικής ερμηνείας αναφορικά με την δυσχέρεια που ανακύπτει εκ της έννοιας της «εθνικότητας» «όλων των ενδιαφερομένων στη σύγκρουση προσώπων», εκ των διχογνωμιών του αντικειμενικού πεδίου εφαρμογής του ν. 791/1978 (Α' 109). Εντούτοις, το άρθρο 199 καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου Β του Όγδοου Μέρους του ΚΙΝΔ και δεν προσήκει η -εξ αφορμής προώθησής του ΚΙΝΔ- προτεινόμενη επέκταση του ρυθμιστικού του πεδίου για τον σκοπό αποσαφήνισης άλλου νόμου (ν. 791/1978), με διαφορετικό ρυθμιστικό αντικείμενο.
3895	233	Για την παρ. 1 του άρθρου 233: α) Είναι ορθό να περιληφθεί στο νέο Κώδικα διάταξη για το επιτόκιο με το οποίο τοκίζεται το ποσό του κεφαλαίου περιορισμού πριν τη σύστασή του, δεδομένου ότι η Δ.Σ. δεν προβλέπει σχετικά. Όμως, είναι εσφαλμένη η επιλογή του επιτοκίου EURIBOR, δηλαδή επιτοκίου ευρώ, ως βάσης καθορισμού. Ειδικότερα, ενώ η νομοπαρασκευαστική επιτροπή αντιλήφθηκε ορθώς το ζήτημα (ότι το ποσόν που φέρει τόκο στο χρονικό διάστημα μεταξύ του ζημιογόνου περιστατικού και της σύστασης του κεφαλαίου δεν είναι ποσότητα ευρώ αλλά ποσότητα ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων (SDR) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, αφού η μετατροπή του ποσού SDR στο εθνικό νόμισμα του συμβαλλόμενου Κράτους, εν προκειμένω σε ευρώ, γίνεται κατ' άρθ. 8 της Δ.Σ. με την ισοτιμία της ημέρας σύστασης του κεφαλαίου ή της πληρωμής της αξίωσης ή της παροχής ασφάλειας), παρά ταύτα εσφαλμένα επέλεξε επιτόκιο ευρώ ως βάση για τον καθορισμό του επιτοκίου που φέρει η ποσότητα αυτή των SDR. Το δεδομένο που φαίνεται να ελήφθη υπόψη σαν δικαιοπολιτική στάθμιση, ότι δηλαδή το επιτόκιο του ΔΝΤ είναι σχεδόν μηδενικό, μπορεί να αντιμετωπισθεί με την θέσπιση προσαύξησης μεγαλύτερης από αυτή των τεσσάρων ποσοστιαίων μονάδων που προβλέπει το σχέδιο της διάταξης, λ.χ. πέντε ή επτά μονάδων, όπως ισχύει για το σύνηθες νόμιμο και εξ υπερημερίας επιτόκιο οφειλών σε ευρώ (κατά την ΠΥΣ 1/2000 σε συνδ. με το άρθ. 3 παρ. 2 Ν. 2842/2000). Το επιτόκιο βάσης, όμως, πρέπει να είναι επιτόκιο της νομισματικής μονάδας η οποία τοκίζεται (SDR) και όχι άλλης, διότι αλλιώς παράγεται αποτέλεσμα παράλογο από οικονομική άποψη. Κρίσιμο είναι να υπενθυμισθεί εδώ ότι το ύψος του επιτοκίου μιας νομισματικής μονάδας συνδέεται άμεσα με την ανατιμητική ή υποτιμητική τάση της μονάδας αυτής έναντι των λοιπών νομισμάτων (για	Η προτεινόμενη διάταξη κρίθηκε ορθότερη για περισσότερους του ενός λόγους. Καταρχάς, διότι η παρ. 1 του άρθρου 11 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού δεν όρισε τον αναλογούντα τόκο βάσει του επιτοκίου του ειδικού τραβηχτικού δικαιώματος (ΕΔΤ), εάν και είχε αυτή τη δυνατότητα, αλλά αναγνώρισε την ευχέρεια επιλογής στον εθνικό νομοθέτη, αφού, άλλωστε, η σύσταση του κεφαλαίου γίνεται κατά το εθνικό νόμισμα στον τόπο σύστασής του και η διαδικασία σύστασής του διέπεται από την εθνική νομοθεσία (άρθρο 14 της ΔΣΠ). Επιπροσθέτως, διότι το «Euribor» αναπροσαρμόζεται τακτικά βάσει των πραγματικών συνθηκών της αγοράς, ενώ η αναπροσαρμογή του επιτοκίου του ΕΤΔ είναι εξαιρετικά βραδεία. Ενδεικτικώς αναφέρεται ότι κατά τον χρόνο σύνταξης της διάταξης, το επιτόκιο του ΕΤΔ ήταν οριακά μηδενικό, στοιχείο που καταδεικνύει ότι θα ήταν μη πρόσφορο να υιοθετηθεί ως βάση υπολογισμού.

		την όλη συλλογιστική σε σχέση με τα επιτόκια νομίμου και εξ υπερημερίας τόκου, βλ. Γ. Καλλιμόπουλο, Το δίκαιο του χρήματος (1993), σελ. 367-368). Χαμηλό επιτόκιο σημαίνει ανατιμώμενο νόμισμα και υψηλό επιτόκιο σημαίνει υποτιμώμενο νόμισμα, αντίστοιχα. Το γεγονός ότι τα επιτόκια του ΔΝΤ για το SDR είναι, σήμερα, πολύ χαμηλά, χαμηλότερα εκείνων του ευρώ, αντανακλά τη (σχετική) «αδυναμία» του ευρώ έναντι του SDR, η οποία όμως αντανακλάται στην ανατιμώμενη ισοτιμία του SDR έναντι του ευρώ. Ειδικότερα, στην περίπτωση του περιορισμού ευθύνης κατά τη Δ.Σ. 1976/1996, ως έχει το σχέδιο νόμου, οι δανειστές θα επωφελούνται σε βάρος του οφειλέτη-πλοιοκτήτη από το επιτόκιο του ευρώ, που είναι υψηλότερο εκείνου του SDR λόγω της σχετικής «σταθερότητας» του τελευταίου σε σύγκριση με το ευρώ, ενώ ο διεθνής νομοθέτης έχει ήδη προστατέψει, και ορθώς, τους δανειστές (δια του άρθρου 8 παρ. 1 της Δ.Σ.) από τον συναλλαγματικό κίνδυνο υποτίμησης του εθνικού νομίσματος έναντι του SDR στο χρονικό διάστημα μεταξύ του περιστατικού και της σύστασης κεφαλαίου ή πληρωμής ή εγγυοδοσίας, και -κατά συνέπεια- αυτοί δεν χρήζουν αντιστάθμισης του συναλλαγματικού κινδύνου μέσω του υψηλότερου επιτοκίου του ευρώ. Αντιστοίχως, ο πλοιοκτήτης θα ζημιώνεται καταβάλλοντας υψηλότερο τόκο, ενώ είναι υποχρεωμένος να συστήσει κεφάλαιο ή να πληρώσει την αξίωση ή να παράσχει εγγυοδοσία με βάση ισοτιμία του ευρώ η οποία αναπληρώνει την τυχόν συναλλαγματική απώλεια των δανειστών. Εφαρμογή επιτοκίου ευρώ, ως επιτοκίου βάσης, θα δικαιολογείτο μόνο αν η Δ.Σ. όριζε μετατροπή του ποσού SDR σε εθνικό νόμισμα με την ισοτιμία της ημέρας του ζημιογόνου περιστατικού, περίπτωση κατά την οποία οι δανειστές-δικαιούχοι της αποζημίωσης και ο οφειλέτης θα ήσαν εκτεθειμένοι, αντιστοίχως, οι μεν στον κίνδυνο συναλλαγματικής υποτίμησης και ο δε στον κίνδυνο συναλλαγματικής ανατίμησης του εθνικού νομίσματος μεταξύ της ημέρας αυτής και της ημέρας σύστασης του κεφαλαίου, πραγματοποίησης της πληρωμής ή εγγυοδοσίας, και θα έπρεπε -πράγματι- να προστατευθούν αμφότεροι από τον κίνδυνο αυτό με την εφαρμογή του επιτοκίου του εθνικού νομίσματος (είτε υψηλότερου από αυτό του SDR εφόσον επρόκειτο περί εθνικού νομίσματος υποτιμωμένου σε σχέση με το SDR, είτε χαμηλότερου από αυτό του SDR εφόσον επρόκειτο περί εθνικού νομίσματος ανατιμωμένου σε σχέση με το SDR). Εξάλλου, το γεγονός ότι τα επιτόκια του ΔΝΤ για το SDR είναι μηδενικά δεν ισχύει διαχρονικά (στον ιστότοπο του ΔΝΤ είναι αναρτημένα τα πλήρη στοιχεία από τη δεκαετία του ’60 μέχρι σήμερα, από τα οποία προκύπτει ότι το επιτόκιο αυτό έχει ανέλθει και σε ποσοστά πολύ ανώτερα του 10%). Όπως προαναφέρθηκε, τούτο είναι συνάρτηση της «ισχύος» ή μη της μονάδας αυτής έναντι των λοιπών νομισμάτων, η οποία αντανακλάται αντιστοίχως στην υποτιμητική ή ανατιμητική τάση της έναντι αυτών. Χαμηλό επιτόκιο SDR σημαίνει ανατιμητική τάση της μονάδας αυτής, την οποία αποκερδαίνουν οι δανειστές μέσω της διάταξης του άρθ. 8 παρ. 1 της Δ.Σ., ενώ αντίστοιχα επί υποτίμησης του SDR οι δανειστές θα αντισταθμίσουν την απώλειά τους με την άνοδο του επιτοκίου του ΔΝΤ, η οποία επέρχεται αυτομάτως. Αυτή είναι και η ratio της Π.Υ.Σ. 36/1990 (ΦΕΚ Α΄ 44/26.3.1990), η οποία ορίζει το ύψος του νόμιμου και εξ υπερημερίας τόκου για οφειλές σε συνάλλαγμα που εκπληρώνονται στην Ελλάδα με αναφορά στο LIBOR 6 μηνών του συγκεκριμένου ξένου νομίσματος ή στο προεξοφλητικό ή το αντίστοιχο αυτού επιτόκιο (δηλ. το επιτόκιο δανεισμού) της Κεντρικής τράπεζας της χώρας στο νόμισμα της οποίας είναι εκφρασμένη η οφειλή, και όχι με αναφορά σε κάποιο επιτόκιο ευρώ (EURIBOR ή άλλο) ή στα τότε ισχύοντα επιτόκια δραχμής που όριζε η ΤτΕ. Η ΠΥΣ 36/1990 οφείλει να αποτελέσει το πρότυπο για την προκείμενη διάταξη της παρ. 1 άρθ. 233 του νέου Κώδικα, δηλαδή ως επιτόκιο βάσης να ληφθεί επιτόκιο του ειδικού τραβηκτικού δικαιώματος, με όποια προσαύξηση κρίνει σκόπιμη δικαιοπολιτικά ο νομοθέτης του νέου ΚΙΝΔ. Προκειμένου για ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου δεν υπάρχει LIBOR στη διατραπεζική αγορά αλλά υπάρχει το αντίστοιχο του προεξοφλητικού επιτοκίου/επιτοκίου δανεισμού «ποσοστό επιβαρύνσεων» (Rate of Charge) που προβλέπεται στο εδ. 2 του άρθρου XX της Δεύτερης τροποποίησης των άρθρων της Συμφωνίας περί του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, η οποία κυρώθηκε με τον Ν. 1086/1980 (ΦΕΚ Α΄ 256/1980). Αυτό καθορίζεται από το ΔΝΤ εβδομαδιαία και δημοσιεύεται στον ιστότοπο https://www.imf.org/external/np/fin/data/queryoutput.aspx?origin=imf-finances (όπου και πλήρη στοιχεία παρελθόντων ετών). Η διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 233 ως έχει, δηλ. με επιτόκιο ευρώ (EURIBOR), παράγει αποτέλεσμα παράλογο από οικονομική άποψη, όπως εξηγήθηκε.	

		Επιπλέον, η εφαρμογή εν προκειμένω του επιτοκίου ευρώ αντί του επιτοκίου του ειδικού τραβηκτικού δικαιώματος είναι ασύμβατη με τα παγίως δεκτά στη νομολογία ότι (ι) Η υποχρεωτική δραχμοποίηση (ήδη ευρωποίηση) του οφειλόμενου ξένου συναλλάγματος κατά τον χρόνο πληρωμής (όπως εν προκειμένω ορίζεται στο άρθ. 8 παρ. 1 της Δ.Σ.), δεν επιφέρει αναδρομικώς αλλοίωση της σε ξένο νόμισμα οφειλής (ΑΠ 253/2001 ΕΕμπΔ 2001. 482) και (ιι) ο τόκος, σαν παροχή ομοειδής με το κεφάλαιο, υπολογίζεται στο οφειλόμενο αλλοδαπό νόμισμα, ασχέτως του γεγονότος ότι εν τέλει καταβάλλεται σε δραχμές (ήδη ευρώ) ενόψει της αναγκαστικής κυκλοφορίας του εγχώριου νομίσματος, με βάση το ισότιμο του αλλοδαπού νομίσματος στον χρόνο και τον τόπο της πληρωμής (ΑΠ 1169/1997 Δνη 1999.348 και Νόμος 275508). Προτείνεται, επομένως, η αντικατάσταση των λ. «διατραπεζικό επιτόκιο δανεισμού σε ευρώ (EURIBOR)» από τις λ. «ποσοστό επιβαρύνσεων (Rate of Charge) του εδαφίου 2 του άρθρου XX της Δεύτερης τροποποίησης των άρθρων της Συμφωνίας περί του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, η οποία κυρώθηκε με τον Ν. 1086/1980 (ΦΕΚ Α΄ 256/1980), όπως εκάστοτε ισχύει». β) Δεδομένου ότι, όταν ο περιορισμός ευθύνης γίνεται χωρίς τη σύσταση κεφαλαίου, οι αξιώσεις των δανειστών εξακολουθούν να φέρουν τόκο μέχρι την πληρωμή τους και δεδομένου, περαιτέρω, ότι κατ' άρθ. 8 παρ. 1 της Δ.Σ., η μετατροπή σε εθνικό νόμισμα του ποσού SDR στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη γίνεται με την ισοτιμία της ημερομηνίας πληρωμής ή εγγυοδοσίας (όπως και στην περίπτωση της σύστασης κεφαλαίου), προτείνεται να προστεθούν, στο τέλος της παρ. 1 του νέου άρθρου 233 και οι περιπτώσεις αυτές, με την προσθήκη του ακόλουθου εδαφίου: «Το ίδιο ισχύει, σε περίπτωση που δεν συσταθεί κεφάλαιο, για την τοκοφορία των αξιώσεων μέχρι την πραγματοποίηση της πληρωμής ή την παροχή ασφάλειας ισοδύναμης με την πληρωμή αυτή.» γ) Για λόγους ορολογικής συμβατότητας με τη μετάφραση του άρθ. 11 της Δ.Σ. προτείνεται η αντικατάσταση των λ. «επίδικου περιστατικού» με τις λ. «γεγονότος από το οποίο προκύπτει η ευθύνη».	
3875	251	Επί του άρθρου 251: Η θέσπιση της υποχρέωσης προτέρας αναγγελίας ως προϋπόθεση του παραδεκτού της αγωγής κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου -όπως και η παραδοχή ότι η δευτερογενής ευθύνη του Διεθνούς Κεφαλαίου γεννάται «μόνο αν δεν επιτευχθεί» μέσω της εξέλεγξης απαιτήσεων (κεφάλαιο περιορισμού) ή (αντίστοιχα) μέσω τελεσίδικης κρίσης επί της αγωγής κατά του πλοιοκτήτη, «η πλήρης και επαρκής αποζημίωση» (βλ. ΠΠΠ 2293/2022) – παρίσταται εξόχως προβληματική, όπως ήδη αναδείχθηκε από τις πρόσφατες αποφάσεις του Πρωτοδικείου Πειραιά επί της ρύπανσης του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ». Η ρύπανση έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο του 2017. Η πρωτόδικη απόφαση επί των ανακοπών κατά του πίνακα κατάταξης του κεφαλαίου περιορισμού εκδόθηκε μόλις στα τέλη του 2022 (ΠΠΠ 1891/2022), ήτοι πάνω από 5 έτη αργότερα. Το δε άρθρο 6 της Σύμβασης Κεφαλαίου (εδ. β') προβλέπει πως «σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να εγερθεί αγωγή μετά παρέλευση έξι χρόνων από την ημερομηνία που έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός». Συνεπώς, η παραγραφή/προθεσμία του άρθρου 6 θα έχει μετά βεβαιότητας παρέλθει όταν θα εκδοθεί η τελεσίδικη (πολλώ δε μάλλον, η αμετάκλητη) κρίση επί των ανακοπών, εκ της οποίας θα προκύψει αν θα έχει «επιτευχθεί η πλήρης και επαρκής αποζημίωση» για εκάστη απαίτηση (ήτοι, η γέννηση ή μη της δευτερογενούς ευθύνης του Κεφαλαίου). Συνεπώς, προκειμένου ο ζημιωθείς να μην απωλέσει τα δικαιώματά του έναντι του Κεφαλαίου θα πρέπει, αφενός να αναγγείλει την απαίτησή του και να συμμετάσχει σε άπαντες τους βαθμούς εκδίκασης των ανακοπών, αφετέρου, ταυτοχρόνως, να ασκήσει και την αγωγή κατά του Κεφαλαίου (ή, ελλείψει συστάσεως κεφαλαίου περιορισμού, να ασκήσει αγωγή, αφενός κατά του πλοιοκτήτη, αφετέρου κατά του Κεφαλαίου). Πέραν του γεγονότος ότι (1) κατά το χρόνο άσκησης της αγωγής κατά του Κεφαλαίου, αυτή θα «ακροβατεί» στα όρια του άρθρου 69 παρ. 1 εδ. ε' ΚΠολΔ, αφού θα είναι αγωγή «υπό αίρεση» (υπό την αίρεση της εν όλω ή εν μέρει απόρριψης της αναγγελθείσας απαίτησης/αγωγής ως προς τον πρωτογενώς ευθυνόμενο) και μη ληξιπρόθεσμη (ελέω της μη γέννησης της δευτερογενούς ευθύνης), αλλά και θα είναι και προδήλως αόριστη (αφού θα πρέπει πρώτα να αφαιρεθεί το ποσό της απαίτησης που θα καταστεί δυνατό να εισπραχθεί από τον πρωτογενώς ευθυνόμενο, ώστε να προσδιοριστεί το ύψος της ευθύνης του δευτερογενώς ευθυνόμενου), (2) σε κάθε περίπτωση, η συμμετοχή του ζημιωθέντος σε αμφότερες τις διαδικασίες συνεπάγεται αδικαιολόγητη οικονομική επιβάρυνση, την οποία η πλειοψηφία των ζημιωθέντων αδυνατεί να καλύψει. Και ακόμη	Η νέα ρύθμιση του συγκεκριμένου άρθρου απηχεί το πνεύμα των Διεθνών Συμβάσεων Ευθύνης 1992 και Διεθνούς Κεφαλαίου 1992, αναγνωρίζοντας τον επικουρικό-συμπληρωματικό χαρακτήρα της αξίωσης του δανειστή κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου σε περίπτωση σύστασης κεφαλαίου περιορισμού ευθύνης αποζημίωσης για ρύπανση από πετρέλαιο. Η θεώρηση αυτή υπηρετεί και την άκρως σημαντική, υπό το πρίσμα της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, διαφύλαξη του διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης, το οποίο στηρίζεται σε ευαίσθητη ισορροπία. Στη βάση των ανωτέρω, οι διατυπούμενες προτάσεις δεν γίνονται αποδεκτές.

		και αν δύναται να την καλύψει, η αναμονή για την έκδοση τελεσίδικης απόφασης επί της αγωγής κατά του Κεφαλαίου, μετά βεβαιότητας, θα ξεπερνά την δεκαετία, κατά τα αμέσως κατωτέρω αναφερόμενα. Ειδικότερα, στην επιλογή αυτή (αναγγελία και άσκηση αγωγής κατά του Κεφαλαίου) κατέφυγαν μόνο οι οικονομικά ισχυροί διάδικοι (επιχειρήσεις απορρύπανσης), το δε Δικαστήριο ανέστειλε τη συζήτηση των αγωγών κατά του κεφαλαίου έως την αμετάκλητη κρίση επί των ανακοπών (ως προβλέπει και το προτεινόμενο άρθρο 251 παρ. 2).Δεδομένου ότι η απόφαση του πρωτοβάθμιου Δικαστηρίου επί των ανακοπών εκδόθηκε μόλις στα τέλη του 2022, η τελεσίδικη κρίση επί των αγωγών του Κεφαλαίου αναμένεται να εκδοθεί περί τα τέλη της τρέχουσας δεκαετίας (και, μετά βεβαιότητας, πάνω από 10 έτη από το συμβάν). Άπαντα τα παραπάνω, σαφώς, προσκρούουν και στον σκοπό του διεθνούς νομοθέτη για ταχεία εκκαθάριση των διαφορών και καταβολή των αποζημιώσεων. Στην περίπτωση του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ» η συντριπτική πλειοψηφία των οικονομικά ασθενέστερων ζημιωθέντων αποφάσισε να μην προβεί σε αναγγελία (και να μη συμμετάσχει στην βεβαία διαδικασία των ανακοπών) διότι ήταν εξαρχής βέβαιο ότι το κεφάλαιο περιορισμού δεν θα καλύψει (αναλογικώς) ούτε το 1/20 των απαιτήσεών τους (συνεπώς, τούτο θα ήταν, πέρα από οικονομικά επιζήμιο, και αλυσιτελές). Εν ολίγοις, ήταν βεβαία η συνδρομή των όρων του άρθρου 4 παρ. 1 της Σύμβασης Κεφαλαίου. Για τούτο και άσκησαν αγωγές απευθείας κατά του Κεφαλαίου (το οποίο, άλλωστε, είχε ήδη ιδρύσει Γραφείο στον Πειραιά για την εξώδικη εξόφληση των απαιτήσεων) -άπασες εκ των οποίων έχουν απορριφθεί για τους παραπάνω λόγους (βλ. ΠΠΠ 2293/2022). Εν συνόλω, εν προκειμένω: (α) δεν θα πρέπει, για το παραδεκτό της αγωγής κατά του Κεφαλαίου να έχει προηγηθεί αναγγελία (ούτε, φυσικά, άσκηση αγωγής κατά του πλοιοκτήτη) και (β) δεν θα πρέπει η γέννηση της δευτερογενούς ευθύνης του Κεφαλαίου να προϋποθέτει τελεσίδικη κρίση επί της ευθύνης του πλοίου. Η τελευταία (δηλαδή η συνδρομή ή μη των όρων του άρθρου 4 παρ. 1 της Σύμβασης Κεφαλαίου) θα πρέπει να είναι ζήτημα πραγματικό (αναγόμενο στην ουσιαστική βασιμότητα), που θα κρίνεται κατά περίπτωση.	
3878	273	Εκλαμβάνεται ως δεδομένο ότι η «δικαστική απόφαση» της παρ. 1 αναφέρεται στην απόφαση που απορρίπτει την αίτηση ασφαλιστικών μέτρων και όχι τυχόν απόφαση που ανακαλεί την εκδοθείσα Προσωρινή Διαταγή, κατόπιν ανακλητικής αίτησης του καθού η αίτηση (δεδομένου ότι αυτή ασκείται μόνο αν έχουν εμφιλοχωρήσει νέα πραγματικά περιστατικά, μετά τη συζήτηση του αιτήματος χορήγησης Προσωρινής Διαταγής). Μολονότι ο σκοπός της διάταξης είναι αναγκαίος (αποτροπή του φαινομένου της «καταχρηστικής»/για λόγους πίεσης, άσκησης αιτήσεως ασφαλιστικών μέτρων), είναι βέβαιο ότι η διάταξη στην πράξη θα αποδειχθεί πολλαπλώς προβληματική. Εκτιμάται ότι, αφενός, θα αποθαρρύνει τους δανειστές από την άσκηση της αίτησης, ακόμη και όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις λήψεως ασφαλιστικών μέτρων και, αφετέρου, θα παρερμηνευθεί και θα οδηγήσει στην άσκηση νόμω αβάσιμων αγωγών μετά την απόρριψη αιτήσεων ασφαλιστικών μέτρων. 1. Αρχικά, είναι δεδομένο ότι η πλειοψηφία των αιτήσεων έκδοσης Προσωρινών Σημειωμάτων (που συζητούνται ερήμην του καθού η αίτηση), γίνεται δεκτή. Είναι, επίσης, δεδομένο ότι η πλειοψηφία των αιτήσεων έκδοσης Προσωρινών Διαταγών γίνεται δεκτή (ακόμη και όταν ο αιτών δεν διαλαμβάνει συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά, θεμελιούντα επικείμενο κίνδυνο), αφού ο Πρόεδρος Υπηρεσίας (ενίοτε ευλόγως) διστάζει να «ρισκάρει», κατόπιν σύντομης συζήτησης της αιτήσεως, να απορρίψει ολοσχερώς το αίτημα, δυνητικά ματαιώνοντας, με τον τρόπο αυτό, ολοσχερώς την ικανοποίηση της απαίτησης του αιτούντος. Για τον μετριασμό δε των επιπτώσεων, παγίως η Προσωρινή Διαταγή διαλαμβάνει διάταξη για την αυτοδίκαιη αντικατάσταση του μέτρου της απαγόρευσης απόπλου με την κατάθεση εγγυοδοσίας. Σε κάθε περίπτωση, η προβληματική εκκινεί από την δεδομένη παραδοχή ότι ο «κανόνας» είναι να χορηγείται το Προσωρινό Σημείωμα και η Προσωρινή Διαταγή και, εν συνεχεία, η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων να απορρίπτεται (πρώτη προϋπόθεση προτεινόμενης διάταξης). 2. Από την γραμματική διατύπωση της παρ. 1 της διάταξης συνάγεται ότι η αξίωση του καθού γεννάται ήδη με την απόρριψη της αίτησης ασφαλιστικών μέτρων. 2.1. Με δεδομένο τούτο, σε συνδυασμό με την ρύθμιση του άρθρου 703 ΚΠολΔ, συνάγεται ότι η «κακή πίστη» δεν μπορεί να αφορά στην, εν	Η προωθούμενη ρύθμιση καλύπτει με επάρκεια το ζήτημα της κακόπιστης επιβολής ακινητοποίησης ή απαγόρευσης απόπλου πλοίου μετά από έκδοση σχετικής προσωρινής διαταγής και η προτεινόμενη χορήγηση «LOU» θα αποδυνάμωνε το επιδιωκόμενο ωφέλιμο αποτέλεσμα, ήτοι την αποτροπή κακόπιστων ενεργειών εις βάρος του πλοίου και των συμφερόντων εκείνων που το εκμεταλλεύονται.

		γνώσει του αιτούντος, ουσιαστική αβασιμότητα της εξασφαλιστέας απαίτησης. Ως γνωστόν, στη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, η ασφαλιστέα αξίωση συνιστά μόνο παρεμπίπτον (και δευτερεύον) ζήτημα και αρκεί (όπως και για το κύριο αντικείμενο της δίκης) η πιθανολόγηση. Αντιθέτως, η οριστική επ' αυτού δικανική κρίση επαφίεται στο δικαστήριο της κύριας δίκης (με την έκδοση τελεσίδικης απόφασης), που κρίνει επί τη βάσει της πλήρους αποδείξεως. Κατά συνέπεια, τυχόν μεταγενέστερη κρίση της απόφασης των ασφαλιστικών μέτρων ότι, τελικά, δεν πιθανολογείται η βασιμότητα της απαίτησης, η οποία είχε πιθανολογηθεί από τον Πρόεδρο Υπηρεσίας κατά την έκδοση της Προσωρινής Διαταγής, δεν μπορεί να είναι οριστική, αναφορικά με το ζήτημα της ουσιαστικής αβασιμότητας της απαίτησης και, παρεπομένως, της συνδρομής της «κακής πίστης», αφού, το Δικαστήριο της κύριας δίκης, είναι πιθανόν, στη συνέχεια να δεχθεί την ουσιαστική βασιμότητα της απαίτησης. Για αυτό και το άρθρο 703 ΚΠολΔ προβλέπει ότι τέτοια αξίωση αποζημίωσης γεννάται μόνο αν «απορριφθεί τελεσίδικα ως αβάσιμη η αγωγή για την κύρια υπόθεση» (και μόνο αν ο αιτών «γνώριζε ή από βαριά αμέλεια αγνοούσε ότι δεν υπήρχε το δικαίωμα»). Όχι με την απόρριψη της αίτησης ασφαλιστικών μέτρων. 2.2. Πιο προβληματική παρίσταται η έννοια της «κακής πίστης» αναφορικά με το κύριο αντικείμενο της αίτησης των ασφαλιστικών μέτρων (επείγουσα περίπτωση/επικείμενος κίνδυνος). (α) Άπασες σχεδόν οι αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων για την συντηρητική κατάσχεση/μεσεγγύηση πλοίου, που πάντοτε περιλαμβάνουν και αίτημα χορήγησης Σημειώματος/Διαταγής για την απαγόρευση απόπλου, διαλαμβάνουν ότι συντρέχει κίνδυνος διότι (α) «μπορεί, ανά πάσα στιγμή» το πλοίο να πωληθεί και μεταβιβασθεί και (β) «μπορεί, ανά πάσα στιγμή» το πλοίο, που φέρει ξένη σημαία, να αναχωρήσει από την ημεδαπή και να μην επιστρέψει στο μέλλον. Παγίως, επίσης, γίνεται αναφορά και στην έλλειψη έτερων περιουσιακών στοιχείων του καθού, η οποία, ωστόσο, κατά τις πάγιες νομολογιακές παραδοχές, ουδόλως ενδιαφέρει (αφού τούτο θα δικαιολογούσε την λήψη ασφαλιστικών μέτρων στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων). Μολονότι άπαντα τα παραπάνω είναι γενικόλογα ενδεχόμενα και, φυσικά, δεν αποτελούν συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά στοιχειοθετούντα επικείμενο κίνδυνο, ενίοτε οδηγούν στην έκδοση Σημειώματος-Διαταγής για την απαγόρευση του απόπλου. Και, όλως φυσιολογικά, στη συνέχεια οι συναφείς αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων απορρίπτονται. Στις περιπτώσεις αυτές δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί «κακή πίστη» του αιτούντος, διότι η δέσμευση του πλοίου οφείλεται, αποκλειστικά, στην εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου από τον Πρόεδρο Υπηρεσίας (που κρίνει ότι στοιχειοθετείται επικείμενος κίνδυνος από γενικόλογα ενδεχόμενα ή/και από την έλλειψη έτερων περιουσιακών στοιχείων). (β) Άπασες οι αιτήσεις διαλαμβάνουν επίσης ότι συντρέχει επικείμενος κίνδυνος και διότι «εξ αντικειμένου, όλα τα πλοία υπόκεινται σε θαλάσσιους κινδύνους και μπορούν να απωλεσθούν». Και, μολονότι, σαφώς η αιτίαση αυτή είναι μη νόμιμη (αφού, στην περίπτωση αυτή θα συνέτρεχε ο εξαιρετικός επικείμενος κίνδυνος για όλα τα πλοία ανά την υφήλιο) και αυτή γίνεται περιστασιακά δεκτή (και μάλιστα, όχι μόνο από Προέδρους Υπηρεσίας, αλλά ακόμη και με αποφάσεις ασφαλιστικών μέτρων, ενδ. ΜΠΠ 1070/2022, αδημ.). Ομοίως, και πάλι δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί «κακή πίστη» του αιτούντος, διότι η δέσμευση οφείλεται, αποκλειστικά, στην εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου από τον Πρόεδρο Υπηρεσίας. 2.3. Παραμένει, συνεπώς, το ερώτημα: πότε (μπορεί να) συντρέχει «κακή πίστη» του αιτούντος; Όταν λ.χ. ισχυρίζεται ψευδώς ότι επίκειται πώληση και μεταβίβαση του πλοίου; Όταν ισχυρίζεται ψευδώς ότι επίκειται ο απόπλους του πλοίου στο εξωτερικό και ότι έχει ληφθεί απόφαση να μην επιστρέψει στο μέλλον; Όταν κατέχει ήδη έτερο μέσο εξασφάλισης της απαίτησής του και το αποκρύβει στην αίτησή του; Άπαντα τα παραπάνω δύνανται να αντικρουσθούν από τον καθού κατά τη συζήτηση της Προσωρινής Διαταγής. Αν, κατόπιν της εκτίμησης των εκατέρωθεν ισχυρισμών και αποδεικτικών μέσων, ο Πρόεδρος Υπηρεσίας χορηγήσει την Προσωρινή Διαταγή και, εν συνεχεία, η απόφαση ασφαλιστικών μέτρων (επί τη βάσει των ίδιων ισχυρισμών και αποδεικτικών μέσων) απορρίψει την αίτηση, θα στοιχειοθετείται «κακή πίστη» του αιτούντος; 3. Είναι αδόκιμη η χρήση του όρου «ανάκληση». Η Προσωρινή Διαταγή ανακαλείται, κατά πάντα χρόνο (στην πράξη, έως και τη συζήτηση της αίτησης), έως την έκδοση της απόφασης. Με την έκδοση της απόφασης	

		δεν ανακαλείται. Παύει να ισχύει αυτοδικαίως, και μάλιστα, είτε η απόφαση κάνει δεκτή την αίτηση, είτε την απορρίψει. 4. Κακόπιστη ακινητοποίηση μπορεί να επιβληθεί κυρίως με την έκδοση Προσωρινού Σημειώματος, που διατηρεί την ισχύ του μέχρι την συζήτηση της Προσωρινής Διαταγής (με όμοια ζημία του καθού κατά τη διάρκεια της δέσμευσης). Μάλιστα, η κακόπιστη διαγωγή του αιτούντος συνήθως εντοπίζεται κατά τη διάρκεια της συζήτησης του αιτήματος έκδοσης Προσωρινού Σημειώματος, αφού η ερημοδικία του καθού καθιστά το «έδαφος» πιο πρόσφορο για την διατύπωση ψευδών και παραπλανητικών ισχυρισμών (τους οποίους αντικρούει ο καθού κατά τη συζήτηση της Προσωρινής Διαταγής). Γενικώς επί της Συντηρητικής Κατάσχεσης: Για την αντιμετώπιση του συχνότατου φαινομένου της κακόπιστης ακινητοποίησης πλοίων, για την αποσυμφόρηση των Δικαστηρίων, αλλά και σε εκπλήρωση της πάγιας παράκλησης των απανταχού «ναυτοδικηγόρων», θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στο παρόν Κεφάλαιο διάταξη (ενδεχομένως, συναφής με το άρθρο 705 ΚΠολΔ), αναγνωρίζουσα τις Εγγυητικές Επιστολές (Letters of Undertaking) των (ομολογουμένως, παντελώς φερέγγυων) Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (P & I Clubs) – τις οποίες, έως και σήμερα, τα Δικαστήρια αρνούνται να «εξομοιώσουν» με τις εγγυητικές επιστολές αξιόχρεων τραπεζών. Και τούτο, μολονότι το ελληνικό κράτος (και τα αρμόδια Λιμεναρχεία) αποδέχεται αυτές για την εξασφάλιση των απαιτήσεών του (λ.χ. για τις δαπάνες μέτρων πρόληψης της ρύπανσης/απορρύπανσης). Στην πράξη, ο διατεινόμενος δανειστής, είτε λαμβάνει το LoU και απέχει από την άσκηση της αιτήσεως ασφαλιστικών μέτρων, είτε λαμβάνει αυτό ευθύς μόλις λάβει Προσωρινό Σημείωμα από τον Πρόεδρο Υπηρεσίας και παραιτείται από την αίτησή του. Ωστόσο, οι δανειστές που γνωρίζουν την μεγίστη οικονομική ζημία που υφίσταται το δεσμευμένο πλοίο, αρκετά συχνά αρνούνται να παραιτηθούν από την αίτηση έναντι της λήψεως του LoU, προκειμένου (και μόνο) να ασκήσουν πίεση. Τούτο έχει ως αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης: (α) είτε να εξοφλεί την απαίτησή του δανειστή (ακόμη και αν αυτή είναι προδήλως ουσία αβάσιμη), για να σταματήσει την υφιστάμενη οικονομική «αιμορραγία» του (δεδομένου ότι ο ημερήσιος ναύλος του πλοίου μπορεί ακόμη και να ξεπερνά, σε ύψος, την απαίτηση του αιτούντος) (β) είτε να σπεύδει να μεριμνήσει για την έκδοση εγγυητικής επιστολής αξιόχρεης τραπέζης, της οποίας, ωστόσο, η έκδοση ενδέχεται να απαιτήσει ημέρες (ακόμη μεγαλύτερη καθυστέρηση παρατηρείται στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων). Η δε «διατήρηση» της εγγυητικής επιστολής έως την τελεσιδικία της κύριας αγωγής συνεπάγεται σημαντικό ετήσιο κόστος. Αντιθέτως, τα LoUs εκδίδονται και χορηγούνται αμέσως και δεν επιφέρουν την παραμικρή οικονομική επιβάρυνση.	
3878	275	Η διάταξη της προτεινόμενης νέας παρ. 4 είναι εξαιρετική και καθιστά πλέον περιττή την, μέχρι πρότινος, αναγκαία κατάθεση αίτησης ασφαλιστικών μέτρων (για την χορήγηση Προσωρινού Σημειώματος), προκειμένου να αποτραπεί ο απόπλους του πλοίου εντός της προθεσμίας των 24 ωρών από την επίδοση της επιταγής.	Το σχόλιο εκφράζει συμφωνία με το περιεχόμενο της διάταξης.
3881	281	Το Άρθρο 281 θα πρέπει να μείνει ως έχει διότι: i. όποιος ναυτικός δεν αμείβεται βάσει Σ.Σ.Ε. θα πρέπει να απονευτολογείται και να προσφεύγει ΑΜΕΣΑ στα δικαστήρια, ii. αν η εταιρεία δεν αμείβει σωστά τους ναυτικούς και όλοι οι ναυτικοί της προσφεύγουν «άπαξ του έτους» στα δικαστήρια, τότε θα αναγκαστεί να συμμορφώνεται με την Σ.Σ.Ε., iii. προστατεύει εμμέσως τον ναυτικό γιατί αν προσφύγει μετά από 5-6-10 χρόνια στα δικαστήρια μπορεί η εταιρεία να έχει κλείσει.	Το σχόλιο εκφράζει συμφωνία με το περιεχόμενο της διάταξης.
3870	281	Οι αξιώσεις του αρ. 281 ΚΙΝΔ πρέπει να υπόκειναι σε εξαετή και όχι ενιαύσια παραγραφή διότι όταν ο ναυτικός είναι ναυτολογημένος για μεγάλα χρονικά διαστήματα δεν έχει τη δυνατότητα πρόσβασης στα δικαστήρια για την διεκδίκηση των νομίμων αξιώσεων του. Όσον γνωστόν, στο αγγλικό δίκαιο υπάρχει η εξαετής παραγραφή.	Η ενιαύσια παραγραφή αντανακλά υφιστάμενη ρύθμιση και ανταποκρίνεται στην ανάγκη ταχείας επίλυσης των ναυτικών διαφορών. Όπως είναι γνωστό, οι ΣΣΕ προβλέπουν την παραμονή του ναυτικού στο πλοίο για διάστημα όχι μεγαλύτερο των 7 μηνών (εκτός των ΣΣΕ πλοίων εσωτερικού, όπου όμως το ζήτημα που θίγεται έχει ήσσονα σημασία) ενώ η διεθνής νομοθεσία θέτει το ανώτατο όριο των έντεκα (11) μηνών ναυτολόγησης. Σε κάθε περίπτωση, δεν απαιτείται αυτοπρόσωπη παρουσία του ναυτικού για τη διεκδίκηση των νομίμων αξιώσεών του.

Στ. Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	5 και 106	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
❒	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο *(συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)*	
❒	Κανονισμός	Κανονισμός (ΕΚ) 392/2009
❒	Οδηγία	Οδηγία 2009/20/ΕΚ
❒	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
❒	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
❒	Διεθνείς συμβάσεις	Διεθνείς Συμβάσεις: Περιορισμού («LLMC»), Αθηνών, «CLC», «Bunkers», Ναυτικής Εργασίας, Κανόνες Χάγης-«Βίσμπυ»
27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης
❒	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
❒	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	

28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης
❒	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
❒	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
❒	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Ζ. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων
Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης	*Υφιστάμενες διατάξεις*
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 παραγράφου 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.».	παρ. 3 άρθρου 1 ν. 1665/1986 3«Στην έννοια των κινητών πραγμάτων της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται τα αεροσκάφη, καθώς και τα ιδιωτικά ή επαγγελματικά πλοία αναψυχής, όπως κάθε φορά αυτά ορίζονται από τις κείμενες διατάξεις, και εξαιρούνται λοιπά πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, 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 293 **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	παρ. 2 άρθρου 9 ν. 4948/2022 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 περίληψη που περιλαμβάνει τα ουσιώδη στοιχεία αυτής, στην Εφημερίδα

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 περίληψη που περιλαμβάνει τα ουσιώδη στοιχεία αυτής, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία τουλάχιστον ημερήσια εφημερίδα πανελλήνιας 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).».	της Κυβερνήσεως και σε μία τουλάχιστον ημερήσια εφημερίδα πανελλήνιας 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.
Άρθρο 294 **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 ραδιοτηλεγραφητή 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.».	άρθρου 14 ν. 2638/1998 «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 ραδιοτηλεγραφητή με δίπλωμα Α΄ ή Β΄ τάξης Εμπορικού Ναυτικού αντίστοιχα.».

Άρθρο 295 **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** 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. υπερωριακή 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 υπερωριακή διδασκαλία της περ. α καταβάλλεται από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης. γ. Οι πληρωμές υπερωριακής 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 υπερωριακής διδασκαλίας που είναι ανάλογη	περ. 6 παρ. Γ άρθρου 15 ν. 2638/1998 «6. Σε μέλη του Ε.Π. μπορεί να ανατίθεται υπερωριακή διδασκαλία μέχρι το ένα δεύτερο των ωρών του υποχρεωτικού τους ωραρίου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η αμοιβή της υπερωριακής διδασκαλίας που είναι ανάλογη με τη βαθμίδα των εκπαιδευτικών.»
Άρθρο 296 **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 αναδιατύπωση 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 Σκαραμαγκά του Πολεμικού Ναυτικού.».	**περ. α) παρ. 2 άρθρου 116 ν. 4623/2019** «2. α) Για την εκπαιδευτική περίοδο φοίτησης των Εκπαιδευτικών Σειρών 2019-2020, 2020-2021, 20212022 και 2022-2023 Δοκίμων Λιμενοφυλάκων, οι οποίοι κατατάσσονται με το σύστημα των εισαγωγικών εξετάσεων σε πανελλαδικό επίπεδο, η έδρα της Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων, όπως καθορίζεται στο άρθρο 3 του π.δ. 76/2018 (Α` 146) μεταφέρεται στις εγκαταστάσεις της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού που βρίσκεται στον Σκαραμαγκά Αττικής.»
Άρθρο 301 **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 εκμετάλλευσης 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 καθαίρεσης των κατασκευών, γ) οι αναφορές στη διετή προθεσμία των παρ. 4 και 5 απαλείφονται, και το άρθρο	Αρθρο 96 Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων 1. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων, στις περιοχές δικαιοδοσίας των οποίων υφίστανται κατασκευές (σκίαστρα, τέντες, πέργκολες), που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ` υπέρβαση αυτής, οφείλουν εντός χρονικού διαστήματος «μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2021» να εκπονήσουν μελέτες, για την υλοποίηση νέων κατασκευών, με βάση τα παρακάτω κριτήρια: • αρμονική ένταξη στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, και ως προς το σχεδιασμό αλλά και ως προς τα χρησιμοποιούμενα

96 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 96

Κατασκευές εντός περιοχών δικαιοδοσίας των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων

1. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων, στις περιοχές δικαιοδοσίας των οποίων υφίστανται κατασκευές (σκίαστρα, 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 απαιτουμένων 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 καθαίρεση 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 καθαίρεσης 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 παραγράφου 1, με απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, που κοινοποιείται στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στην αίτηση προς το 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 καθαίρεση 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 υλικά,

• εξασφάλιση εύκολης πρόσβασης για πεζούς και ΑμεΑ,

• 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 απαιτουμένων 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 καθαίρεση των κατασκευών που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ υπέρβαση αυτής, διενεργείται «μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2022», είτε με ευθύνη του ιδιώτη είτε με μέριμνα των αρμοδίων υπηρεσιών της οικείας Περιφέρειας. Το κόστος των δαπανών της καθαίρεσης των αυθαίρετων κατασκευών βαρύνει τους χρήστες αυτών.

μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2022»είναι δυνατή, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, η παραχώρηση της χρήσης του υποκείμενου και παρακείμενου χώρου των κατασκευών της παραγράφου 1, με απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, που κοινοποιείται στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στην αίτηση προς το 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 διετούς αποκλειστικής προθεσμίας για την καθαίρεση 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 συνυπολογιζομέ- νων 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 καθαίρεση των κατασκευών που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ` υπέρβαση αυτής, εντός τηκλειστικής προθεσμίας του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 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 άρθοισμά τους δεν υπερβαίνει το ποσό των 10.000 ευρώ, μη συνυπολογιζομένων τόκων και προσαυξήσεων και τη μείωσή τους κατά ποσοστό 80% εφόσον το άθροισμά τους δεν υπερβαίνει το ποσό των 30.000 ευρώ μη συνυπολογιζομένων τόκων και προσαυξήσεων.».

Η διετής 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 διετούς αποκλειστικής προθεσμίας του παρόντος άρθρου, αναβάλλονται υποχρεωτικά ποινικές δίκες, που σχετίζονται με

αποζημιώσεων. γ) Η καθαίρεση των κατασκευών που υλοποιήθηκαν χωρίς άδεια ή καθ' υπέρβαση αυτής, εντός της αποκλειστικής προθεσμίας του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 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 10.000 ευρώ, μη συνυπολογιζομένων τόκων και προσαυξήσεων και τη μείωσή τους κατά ποσοστό 80% εφόσον το άθροισμά τους δεν υπερβαίνει το ποσό των 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 παραγράφου 3, η ύπαρξη αυθαίρετων κατασκευών αποκλείει την καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση της χρήσης χώρων χερσαίας ζώνης λιμένα.».	την ανέγερση και χρήση των κατασκευών του παρόντος άρθρου, καθώς και την αναγκαστική είσπραξη των επιβληθέντων προστίμων και αποζημιώσεων. 5. Μετά την πάροδο της διετούς αποκλειστικής προθεσμίας της παραγράφου 3, η ύπαρξη αυθαίρετων κατασκευών αποκλείει την καθ οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση της χρήσης χώρων χερσαίας ζώνης λιμένα.
Άρθρο 302 **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 παραγράφου 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 (σπηλαιώσεις), 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	παρ. 4 και 5 άρθρου 18 ν. 2971/2001 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 παραγράφου 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 (φορτο-εκφόρτωση 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 (σπηλαιώσεις), 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,

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 εκμετάλλευσης του λιμένα, κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, υλοποιούνται επίσης σε υφιστάμενους λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις: α) τα έργα της παραγράφου 4, προϋπολογισμού δαπάνης δημοπράτησής 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.».	δ) ο προϋπολογισμός δαπάνης δημοπράτησής τους δεν υπερβαίνει το ποσό των 20.000 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 εκμετάλλευσης του λιμένα, κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, υλοποιούνται επίσης σε υφιστάμενους λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις: α) τα έργα της παραγράφου 4, προϋπολογισμού δαπάνης δημοπράτησής τους άνω των 20.000 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 **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.	παρ. 3 άρθρου 86 ν. 4926/2022 3. Από την έναρξη ισχύος των Μερών Γ` έως και Ζ` καταργούνται: α. η περ. β` της παρ. 2 του άρθρου 1 του β.δ. 198/1966 (Α`48), και β. το άρθρο 32 του ν. 2638/1998 (Α` 204), πλην της περ. (δ) της παρ. 8 του άρθρου αυτού.
Άρθρο 305 **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.	Τροποποίηση παρ. 12 άρθρου 70 ν. 4926/2022 12. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να παραταθεί το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στην παρ. 2 του άρθρου 71 μέχρι και δύο (2) έτη. Στην περίπτωση έκδοσης της απόφασης αυτής, η παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 3182/2003 (Α` 220) καταργείται με τη λήξη της

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.».	παράτασης.

30.	Κατάργηση διατάξεων
Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση	*Καταργούμενες διατάξεις*
Άρθρο 292 περ. (α)	Ο ν. 3816/1958 (Α' 32) περί κυρώσεως Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Άρθρο 292 περ. (β)	Το ν.δ. 3899/1958 (Α' 195) περί προτιμώμενης υποθήκης επί πλοίων.
Άρθρο 292 περ. (γ)	Ο ν. 762/1978 (Α' 45) περί σύναψης σύμβασης εργασίας με ναυτικούς στην Ελλάδα.
Άρθρο 292 περ. (δ)	Το π.δ. 666/1982 (Α' 138) σχετικά με την ίδρυση, διαχείριση και κατανομή του Κεφαλαίου Περιορισμού της Αστικής Ευθύνης του Πλοιοκτήτη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο.
Άρθρο 292 περ. (ε)	Το π.δ. 98/1990 (Α' 46) για τη διαδικασία εκδίκασης διεθνών διαφορών πετρελαιορύπανσης.
Άρθρο 292 περ. (στ)	Η περ. α της παρ. 6 του άρθρου 77 του ν. 1892/1990 (Α' 101)
Άρθρο 292 περ. (ζ)	Η παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4504/2017 (Α' 184)

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων	
Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας

32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων			
Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα *(ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)*
Άρθρο 3 παρ. 4	υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορισμός και άλλων κατηγοριών πλοίων κάτω των δέκα (10) κόρων που υπόκεινται κατ' εξαίρεση σε νηολόγηση.	Εφόσον απαιτηθεί
Άρθρο 158 παρ. 4	υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορισμός και αναθεώρηση ατομικών και συνολικών ορίων της ευθύνης του μεταφορέα για τα πλοία που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009.	18 μήνες
Άρθρο 221 παρ. 2	υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Δυνατότητα θέσης σε εφαρμογή νεότερων εκδοχών των Κανόνων Υόρκης-Αμβέρσας.	Εφόσον απαιτηθεί
Άρθρο 226 παρ. 3	υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Τροποποίηση ορίων ευθύνης περιορισμού πλοίων ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 300 κόρων	Εφόσον απαιτηθεί
Άρθρο 227 παρ. 3	υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Τροποποίηση ορίων ευθύνης περιορισμού που δεν διαθέτουν καταμετρηθείσα ολική χωρητικότητα.	Εφόσον απαιτηθεί
Άρθρο 237 παρ. 4	υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορισμός τύπου και ελάχιστου περιεχομένου της εγγυητικής επιστολής για τη σύσταση κεφαλαίου περιορισμού.	8 μήνες
Άρθρο 288 παρ. 1	κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Η τήρηση των βιβλίων, οι πράξεις ή εγγραφές 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, οι ειδικότερες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται, ο τρόπος με τον οποίο γίνεται και	3 έτη

			αποδεικνύεται η ψηφιακή τήρηση των βιβλίων και οι καταχωριζόμενες σε αυτά πράξεις, η υποβολή εγγράφων και η χορήγηση πιστοποιητικών, βεβαιώσεων ή άλλων έγγραφων με ηλεκτρονικά μέσα, καθώς και κάθε τεχνική ή άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.	
Άρθρο 288 παρ. 2	κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Δικαιοσύνης, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Η τήρηση ηλεκτρονικού αρχείου και 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 έτη
Άρθρο 288 παρ. 3	κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Καθορίζονται 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, 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 τεχνική ή άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Επίσης, 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	2 έτη

			θαλάσσιας μεταφοράς.	
Άρθρο 288 παρ. 4	κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Η τήρηση του ναυτολογίου του πλοίου, οι πράξεις ή εγγραφές σε αυτό και 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 εγγραφές με ηλεκτρονικά μέσα, καθώς και κάθε τεχνική ή άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.	2 έτη
Άρθρο 288 παρ. 5	υπουργική απόφαση	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Δυνατότητα τροποποίησης κατηγοριών πλοίων καθαρής χωρητικότητας κάτω των δέκα (10) κόρων που νηολογούνται κατ΄ εξαίρεση και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.	Εφόσον απαιτηθεί

Αθήνα, 30 Ιανουαρίου 2023

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS 30.01.2023 19:18

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS 30.01.2023 19:40

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS 30.01.2023 19:51

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

NIKI KERAMEOS NIKI KERAMEOS 30.01.2023 19:05

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS 30.01.2023 19:02

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΥΓΕΙΑΣ

ATHANASIOS PLEVRIS ATHANASIOS PLEVRIS 30.01.2023 18:59

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS 30.01.2023 19:39

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

STYLIANI MENDONI STYLIANI MENDONI 30.01.2023 19:11

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΜΕΝΔΩΝΗ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS 30.01.2023 18:58

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS 30.01.2023 19:24

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS 30.01.2023 19:01

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

IOANNIS PLAKIOTAKIS IOANNIS PLAKIOTAKIS 30.01.2023 19:04

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

VASILEIOS KIKILIAS VASILEIOS KIKILIAS 30.01.2023 18:58

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

GEORGIOS GERAPETRITIS GEORGIOS GERAPETRITIS 30.01.2023 19:27

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

KYRIAKOS PIERRAKAKIS KYRIAKOS PIERRAKAKIS 30.01.2023 20:55

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS 30.01.2023 20:29	STYLIANOS PETSAS STYLIANOS PETSAS 30.01.2023 19:43
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ	**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ**