



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ**

Αριθμός Γνωμοδότησης 102/2019

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

(Τμήμα Δ')

Συνεδρίαση της 17^{ης} Απριλίου 2019

Σύνθεση:

Πρόεδρος: Χρυσαφούλα Αυγερινού, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.

Μέλη: Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ., Γεώργιος Κανελλόπουλος, Αικατερίνη Γρηγορίου, Γαρυφαλιά Σκιάνη, Ευστράτιος Συνοίκης, Παναγιώτης Παππάς, Αθανάσιος Θεοχάρης, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

Εισηγητής: Νικόλαος Μουκαζής, Πάρεδρος ΝΣΚ (γνώμη χωρίς ψήφο).

Αριθμός Ερωτήματος: Το έγγραφο με αριθμό πρωτ. 3133.1-6/87774/27-11-2018 του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής / Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων / Γενική Διεύθυνση Λ.Λ.Π.Ν.Ε. / Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού / Τμήμα Β'.

Περίληψη Ερωτήματος: Ερωτάται αν η προβλεπόμενη στις διατάξεις της παραγράφου 4 (α) του άρθρου 14 του ν. 4256/2014 (Α' 92) υποχρέωση ασφάλισης των πλοίων αναψυχής, των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, καθώς και των μικρών σκαφών ή άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, επεκτείνεται και στις περιπτώσεις που τα πλοία αυτά είναι ελλιμενισμένα ή ευρισκόμενα σε όρμο ή παροπλισμένα / ακινητούν στη στεριά ή στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων και των περιπτώσεων που τελούν υπό απαγόρευση απόπλου. Στην τελευταία δε περίπτωση, εάν για οποιονδήποτε λόγο απαιτηθεί η μετακίνησή τους ποιος είναι υπόχρεος ασφάλισης του πλοίου.

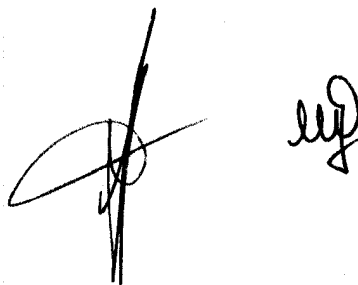
.....

Στο πιο πάνω ερώτημα, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ') γνωμοδότησε ως εξής:

Ιστορικό

Στο παραπάνω έγγραφο ερώτημα της υπηρεσίας και στα στοιχεία του φακέλου που το συνοδεύουν, εκτίθεται το ακόλουθο πραγματικό:

1. Τα πλοία αναψυχής, τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια του Πρώτου Μέρους του ν. 4256/2014 και τα μικρά σκάφη ή άλλα θαλάσσια μέσα αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, σύμφωνα με τους ισχύοντες Κανονισμούς λιμένα, υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα, σύμφωνα με όσα προβλέπει η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 14 του ίδιου νόμου, όπως ισχύει.
2. Σχετικά με την υποχρέωση ασφάλισης των προαναφερομένων πλοίων υποβλήθηκε στην Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η με αριθμό πρωτ. 515/24-9-2018 αίτηση του Χ. Μ., η οποία περιήλθε στην ερωτώσα υπηρεσία με το με αρ. πρωτ. 2236.5-16/71763/28-9-2018 έγγραφο της ως άνω Διεύθυνσης. Στην εν λόγω αίτηση αναφέρεται ότι την 9-8-2017 συνέβη ναυτικό ατύχημα (πυρκαγιά) στο Ε/Γ-Τ/Ρ «ΘΕΟΔΩΡΑ» Ν.Α. 116, ενώ αυτό βρισκόταν ελλιμενισμένο στον λιμένα Θέρμων Σαμοθράκης (αφετήριο και τελικό λιμένα). Το εν λόγω πλοίο δραστηριοποιείτο ως επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, διενεργώντας ημερήσιους περιηγητικούς πλόες πέριξ της Σαμοθράκης, και καλυπτόταν ασφαλιστικά με το με αριθμό 179267/0 Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο της ασφαλιστικής εταιρείας «ΕΘΝΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α», μεταξύ άλλων, και για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης, με ελάχιστο όριο το ποσό των 150.000 ευρώ ανά συμβάν.
3. Μετά το συμβάν ναυτικό ατύχημα επιδόθηκε στις 5-6-2018 στον αιτούντα η με αριθμό ΑΠ 22621/2101/24-5-2018 απόφαση του Κεντρικού Λιμενάρχη Αλεξανδρούπολης, με την οποία γινόταν απαιτητό το ποσό των 4.697,40 ευρώ, για γενόμενες δαπάνες απορρύπανσης στις οποίες υποβλήθηκε το Ελληνικό Δημόσιο εξαιτίας του παραπάνω ναυτικού ατυχήματος.



4. Κατόπιν τούτου ο αιτών, με την από 24-7-2018 αναγγελία του προς την ασφαλιστική του εταιρεία «ΕΘΝΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α.Δ.», ζήτησε την εκ μέρους αυτής κάλυψη της σχετικής δαπάνης στην οποία υποβλήθηκε το Ελληνικό Δημόσιο. Η τελευταία, με την από 28-8-2018 επιστολή της απάντησε ότι, σύμφωνα με τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, έχει συμφωνηθεί ότι καλύπτεται μόνον η αστική ευθύνη της ασφαλισμένης εταιρείας «ΑΦΟΙ Μ. Ο.Ε.» κατά την εκτέλεση ημερησίων τοπικών περιηγητικών πλόων από το σκάφος «ΘΕΟΔΩΡΑ», δηλαδή κατά τη λειτουργία του, ενώ στη συγκεκριμένη περίπτωση το ναυτικό ατύχημα (πυρκαγιά) συνέβη στο καταφύγιο των Λουτρών της νήσου Σαμοθράκης, όπου ήταν ελλιμενισμένο το πλοίο «ΘΕΟΔΩΡΑ» τα ξημερώματα της 9-8-2017, οπότε και εκδηλώθηκε η πυρκαγιά σε αυτό.

5. Ενόψει του προβληματισμού που ανέκυψε αναφορικά με την υποχρέωση ασφάλισης των πλοίων όταν δεν μετακινούνται ή κυκλοφορούν, αλλά είναι ελλιμενισμένα σε λιμάνι ή ευρισκόμενα σε όρμο, η υπηρεσία υπέβαλε το υπό εξέταση ερώτημα.

Νομοθετικό Πλαίσιο

6. Στις διατάξεις των άρθρων 1 και 14 του ν. 4256/2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις ...» (Α' 22), όπως ισχύουν μετά την αντικατάσταση και συμπλήρωση του άρθρου 14 με τις διατάξεις του άρθρου 55 παρ. 2 περ. στ' και ζ' και της παραγράφου 3 περ. β' του ν. 4276/2014 (Α' 155), ορίζονται τα εξής:

Άρθρο 1 – Ορισμοί

«1.Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

α. Πλοίο αναψυχής: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής. β. ..., γ. ..., δ. ..., ε. Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό. στ. Μικρό σκάφος: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους έως και επτά (7) μέτρων, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο. ζ. Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο: είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εκτελεί ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, όπως ορίζεται στο άρθρο 12.

Άρθρο 14 - Αντικείμενο – Τελικές διατάξεις

1.α. ... 4.α. Η μετακίνηση και κυκλοφορία των πλοίων αναψυχής, «και των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων του Πρώτου Μέρους» του παρόντος νόμου, καθώς και των μικρών σκαφών ή άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς λιμένα, επιτρέπεται μόνον αν αυτά είναι ασφαλισμένα. Ειδικότερα:

αα. Πλοία με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 gt υποχρεούνται να διαθέτουν ασφάλιση σε ισχύ, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 6/2012 (Α' 7).

ββ. Πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 300 gt υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα για:

i) Αστική ευθύνη για σωματικές βλάβες ή θάνατο επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ ανά «πρόσωπο» και δεν μπορεί να είναι κατώτερο από πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ ανά συμβάν.

ii) Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ.

iii) Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ.

β. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καταρτίζεται στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα.

«Η ασφάλιση αποδεικνύεται από ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, τα οποία έχουν εκδοθεί από τον πάροχο της ή την αντίστοιχη βεβαίωση ασφάλισης και φυλάσσονται στο σκάφος.»¹

γ...

δ. Με τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου, τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, εφόσον προεκτείνουν το ταξίδι τους και σε λιμένες της αλλοδαπής και μεταφέρουν πάνω από δώδεκα (12) επιβάτες, υπάγονται ως προς την υποχρέωση και τα ποσά ασφάλισης στις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος και του ν.

¹ *** Το δεύτερο εδάφιο της περ.β' προστέθηκε με το άρθρο 55 παρ.3β Ν.4276/2014, ΦΕΚ Α 155/30.7.2014.

1922/1991 (Α' 15) και του ν. 4195/2013 (Α' 211) σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους (Σύμβαση των Αθηνών, 1974 και Πρωτόκολλο του 2002 στη Σύμβαση των Αθηνών)...».

7. Στις διατάξεις των άρθρων 1, 2 3, 4, 5 και 6 του π.δ. 6/2012 «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις» (Α' 7) ορίζονται τα εξής:

«Άρθρο 1 Σκοπός (άρθρο 1 της Οδηγίας)

Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 και ο καθορισμός των κανόνων που εφαρμόζονται ως προς ορισμένες πτυχές των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών σε θέματα ασφάλισής τους για ναυτικές απαιτήσεις.

Άρθρο 2 Πεδίο Εφαρμογής (άρθρο 2 της Οδηγίας)

1. Το παρόν εφαρμόζεται στα πλοία με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 «Ο.Χ.» ("gross tonnage").

2. Το παρόν δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πολεμικά πλοία ή άλλα κρατικά ή υπό κρατική εκμετάλλευση πλοία που χρησιμοποιούνται για την παροχή δημόσιας μη εμπορικής υπηρεσίας.

3. Το παρόν τελεί υπό την επιφύλαξη των καθεστώτων που θεσπίζονται με νομοθετικά κείμενα για την εφαρμογή από την Ελλάδα της διεθνούς και ενωσιακής νομοθεσίας που παρατίθεται στο Παράρτημα του άρθρου 8.

Άρθρο 3 Ορισμοί (άρθρο 3 της Οδηγίας)

Για τους σκοπούς του παρόντος, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «πλοιοκτήτης»: ο εγγεγραμμένος σε νηολόγιο κύριος θαλασσοπλοούντος πλοίου ή οιοδήποτε άλλο πρόσωπο, όπως ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής και ο ναυλωτής πλοίου «γυμνού» («bareboat charterer») που είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του πλοίου.

β) «ασφάλιση»: ασφάλιση με ή χωρίς ασφαλιστικώς ακάλυπτα ποσά, η οποία περιλαμβάνει, παραδείγματος χάριν, ασφάλιση κατά ζημιών του τύπου που παρέχουν, κατά τη παρούσα κάθε φορά χρονική περίοδο, τα μέλη της Διεθνούς Ομάδας

Αλληλοασφαλιστικών Οργανισμών («International Group of P&I Clubs»), καθώς και άλλες αποτελεσματικές μορφές ασφάλισης (συμπεριλαμβανομένης αποδεδειγμένης αυτασφάλισης) και χρηματοοικονομική εγγύηση που προσφέρει παρόμοιους όρους κάλυψης.

γ) «Σύμβαση του 1996»: το ενοποιημένο κείμενο της Σύμβασης του 1976 για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) (ν. 1923/1991 (Α' 13)), όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1996 (ν. 3743/2009 (Α' 24)).

Άρθρο 4 Ασφάλιση για ναυτικές απαιτήσεις (άρθρο 4 της Οδηγίας)

1. Οι πλοιοκτήτες πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία, οπουδήποτε αυτά δραστηριοποιούνται, υποχρεούνται να διαθέτουν ασφάλιση σε ισχύ η οποία να καλύπτει τα πλοία αυτά.

2. Οι πλοιοκτήτες πλοίων που φέρουν σημαία άλλη από την Ελληνική υποχρεούνται να διαθέτουν ασφάλιση σε ισχύ, όταν τα πλοία αυτά εισέρχονται σε ελληνικό λιμένα, καθώς και όταν αυτά δραστηριοποιούνται στα ελληνικά χωρικά ύδατα, εφόσον αυτό είναι σύμφωνο με το διεθνές δίκαιο και ιδίως τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπως κυρώθηκε με τον ν. 2321/1995 (Α' 136).

Άρθρο 5 Επιθεωρήσεις, συμμόρφωση, απομάκρυνση από λιμένες και άρνηση πρόσβασης σε λιμένες (άρθρο 5 της Οδηγίας)

1. Η Αρμόδια Αρχή επαληθεύει ότι τα υπό Ελληνική σημαία πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν από ελληνικό λιμένα φέρουν το Πιστοποιητικό ή Πιστοποιητικά ασφάλισης του άρθρου 6. Εάν το Πιστοποιητικό ή Πιστοποιητικά ασφάλισης του άρθρου 6 δεν φέρονται επί του υπόχρεου, υπό Ελληνική σημαία πλοίου, και ανεξάρτητα από τις κυρώσεις του άρθρου 7, η Αρμόδια Αρχή απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου, μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης της κοινοποιήσει το Πιστοποιητικό ή Πιστοποιητικά.

2. Σε κάθε επιθεώρηση πλοίου υπό ξένη σημαία εντός ελληνικού λιμένα, η οποία πραγματοποιείται σύμφωνα με το π.δ. 16/2011 (Α' 36), οι επιθεωρητές επαληθεύουν ότι φέρεται επί του πλοίου το Πιστοποιητικό ή Πιστοποιητικά ασφάλισης του άρθρου 6...

3....

4. Εάν το Πιστοποιητικό ή Πιστοποιητικά ασφάλισης του άρθρου 6 δεν φέρονται επί του υπόχρεου, υπό ξένη σημαία, πλοίου της παραγράφου 3, και υπό την επιφύλαξη του π.δ. 16/2011 (Α` 36), το οποίο προβλέπει την κράτηση πλοίου όταν τίθεται ζήτημα ασφάλειας, η Αρμόδια Αρχή εκδίδει διαταγή απομάκρυνσης για το πλοίο η οποία κοινοποιείται στην Επιτροπή, στα άλλα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. και στο οικείο κράτος της σημαίας.

Άρθρο 6 Πιστοποιητικά ασφάλισης (άρθρο 6 της Οδηγίας)

1. Η ύπαρξη της αναφερόμενης στο άρθρο 4 ασφάλισης αποδεικνύεται από ένα ή περισσότερα Πιστοποιητικά, που έχουν εκδοθεί από τον πάροχό της και φέρονται επί του πλοίου.»

8. Στις διατάξεις του άρθρου εβδόμου του ν. 4195/2013 «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, του 1974» (Α` 211) ορίζονται τα εξής:

«Άρθρο έβδομο

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, απαγορεύεται ο απόπλους από ή κατάπλους σε λιμένες της ελληνικής επικράτειας, σε κάθε πλοίο ανεξαρτήτως του λιμένα νηολόγησης, που έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό που προβλέπεται στο άρθρο 5 του παρόντος (άρθρο 4α στο Πρωτόκολλο του 2002 στη Σύμβαση των Αθηνών). Για παρεμβάσεις των διατάξεων του παρόντος νόμου, καθώς και του Άρθρου 7 του Κανονισμού 392/2009, ανεξάρτητα από κάθε άλλη ποινική ή πειθαρχική ευθύνη, εφαρμόζεται το άρθρο 45 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α` 261), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Ερμηνεία και εφαρμογή των διατάξεων

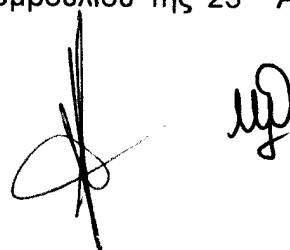
Από τις προαναφερθείσες διατάξεις, ερμηνευόμενες αυτοτελώς αλλά και σε συνδυασμό μεταξύ τους, ενόψει και όλου του νομικού πλαισίου, εντός του οποίου εντάσσονται, του σκοπού που εξυπηρετούν και την υπαγωγή σ' αυτές των πραγματικών περιστατικών που τέθηκαν υπόψη του Τμήματος από την ερωτώσα υπηρεσία, συνάγονται τα ακόλουθα :

9. Με το νόμο 4256/2014 (Α' 92) επιδιώκεται η συνολική αναμόρφωση του πλαισίου δραστηριοποίησης των τουριστικών πλοίων, ώστε να αξιοποιηθεί το συγκριτικό πλεονέκτημα που προσφέρουν στη χώρα μας το φυσικό κάλλος της σε συνδυασμό με την ιστορία και τον πολιτισμό της (βλ. Αιτιολογική έκθεση του ν. 4256/2014). Για την υλοποίηση του σκοπού αυτού καθιερώνεται, μεταξύ άλλων, με τις διατάξεις της παραγράφου 4α του άρθρου 14 του ν. 4256/2014, πλαίσιο υποχρεώσεων σχετικά με την ασφάλιση για αστική ευθύνη των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών επαγγελματικών ημερόπλοιων, καθώς και μικρών σκαφών ή άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, κατά την μετακίνηση και κυκλοφορία τους, με κριτήριο την ολική τους χωρητικότητα. Ειδικότερα, με τις εν λόγω διατάξεις, και προς εναρμόνιση με τα ισχύοντα στη θαλάσσια μεταφορά, προβλέπεται ότι πλοία ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 gt έχουν την υποχρέωση να διαθέτουν ασφάλιση σε ισχύ, κατά τα οριζόμενα στις διατάξεις του π.δ. 6/2012 (Α' 7), ενώ πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 300 gt υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα για :

- (i) Αστική ευθύνη, για σωματικές βλάβες ή θάνατο επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία, με ασφαλιστικό ποσό ύψους 50.000 ευρώ ανά «πρόσωπο» και όχι μικρότερο των 500.000 ευρώ ανά συμβάν.
- (ii) Αστική ευθύνη, για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία, με ασφαλιστικό ποσό ύψους 150.000 ευρώ.
- (iii) Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης, με ασφαλιστικό ποσό ύψους 150.000 ευρώ.

Περαιτέρω, με τη διάταξη της παραγράφου 4δ του ίδιου άρθρου και νόμου, προβλέπεται ότι τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, τα οποία επεκτείνουν το ταξίδι τους και σε λιμένες της αλλοδαπής και μεταφέρουν πάνω από δώδεκα (12) επιβάτες, υπάγονται όσον αφορά την υποχρέωση και τα ποσά ασφάλισης στις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων των εκτελούντων θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος και του ν. 1922/1991 (Α' 15) και του ν. 4195/2013 (Α' 211), σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

10. Εξ άλλου, η θαλάσσια μεταφορά και, ειδικότερα, η ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ρυθμίζεται από τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου



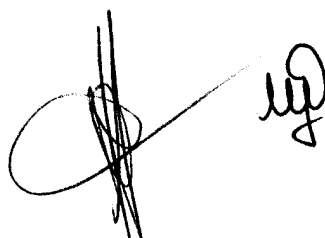
2009 (ΕΕ L 131, 6. 24), ο οποίος ενσωματώνει στο ενωσιακό δίκαιο το πρωτόκολλο του 2002 και τη Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους. Με τις διατάξεις δε του π.δ. 6/2012, στο οποίο άλλωστε παραπέμπει η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 14 του ν. 4256/2014 και με το οποίο ενσωματώθηκε στο εσωτερικό δίκαιο η Οδηγία 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009, καθιερώνεται πλαίσιο υποχρεώσεων όλων των φορέων εκμετάλλευσης εμπορικών πλοίων, που αποσκοπεί στη διασφάλιση μιας κατ' ελάχιστον απαιτούμενης ασφαλιστικής κάλυψής τους έναντι ναυτικών απαιτήσεων που δημιουργούνται σε βάρος τους. Το πλαίσιο αυτό εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση, εφόσον συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης δεν υπάγεται σε ειδικότερο καθεστώς ασφάλισης για τις ως άνω απαιτήσεις σε βάρος του (ΣΤΕ 1855/2013). Επομένως, στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2009/20 και του ως άνω π.δ. 6/2012 υπάγονται, με την επιφύλαξη της εφαρμογής τυχόν ειδικότερων και πλέον αυστηρών καθεστώτων ασφάλισης, όλα ανεξαιρέτως τα εμπορικά πλοία, με ελληνική σημαία, που εκτελούν θαλάσσιους πλόες, οπουδήποτε και αν δραστηριοποιούνται, καθώς και τα υπό ξένη σημαία πλοία υπό τους όρους του άρθρου 4 παρ. 2 του ως άνω προεδρικού διατάγματος, υπό την προϋπόθεση ότι όλα τα ανωτέρω πλοία έχουν ελάχιστη χωρητικότητα ίση προς 300 μονάδες «ολικής χωρητικότητας» και δεν ανήκουν σε κάποια από τις κατηγορίες πλοίων που αναφέρονται στη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 του ίδιου προεδρικού διατάγματος (ήτοι στα πολεμικά και βοηθητικά πολεμικά πλοία, καθώς και σε άλλα κρατικά ή υπό κρατική εκμετάλλευση πλοία που χρησιμοποιούνται για την παροχή δημόσιας μη εμπορικής υπηρεσίας).

11. Ειδικότερα, από την συνδυασμένη ερμηνεία των διατάξεων των άρθρων 4 και 5 του π.δ. 6/2012, συνάγεται ότι η ασφάλιση πρέπει να είναι σε ισχύ όταν τα υπό ελληνική σημαία πλοία καταπλέουν ή αποπλέουν από ελληνικό λιμένα και η σχετική επαλήθευση, για την ύπαρξη ή μη του πιστοποιητικού ασφάλισης του άρθρου 6, γίνεται από την Αρμόδια Αρχή, η οποία απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου, μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης της κοινοποιήσει το σχετικό πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά. Την ίδια υποχρέωση έχουν και τα υπό ξένη σημαία πλοία εντός ελληνικού λιμένα, για τα οποία προβλέπεται επιπροσθέτως η δυνατότητα έκδοσης από την Αρμόδια Αρχή διαταγής απομάκρυνσής τους, που κοινοποιείται στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη της

Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο οικείο κράτος της σημαίας. Τέλος, κατά ρητή πρόβλεψη του άρθρου έβδομου του ν. 4195/2013, απαγορεύεται ο απόπλους από ή κατάπλους σε λιμένες της Ελληνικής Επικράτειας, σε κάθε πλοίο ανεξαρτήτως του λιμένα νηολόγησης, που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες και το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό ασφάλισης.

12. Η σύμβαση ναυτικής ασφάλισης αποτελεί σύμβαση, με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο κατά τρόπο και σε έκταση, που συμφωνείται με αυτήν κατά ναυτικών κινδύνων, δηλαδή κινδύνων που είναι συναφείς με τη ναυτική περιπέτεια (ορισμός ναυτικής ασφάλισης – άρθρο 1 του Αγγλικού νόμου «Περί θαλασσίας ασφαλίσεως του 1906» (γνωστό ως «Marine Insurance Act 1906-M.I.A. 1906»). Στη θαλάσσια ασφάλιση ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, η οποία υιοθετείται διεθνώς και σύμφωνα με αυτήν η ασφάλιση καλύπτει το σύνολο των κινδύνων που απειλούν το πράγμα, στο οποίο αναφέρεται η ασφάλιση (το ίδιο το πλοίο, το φορτίο κ.λ.π.) κατά τη διάρκεια του πλου. Δεν είναι δε απαραίτητο να προσδιοριστεί ειδικά στην ασφάλιση ότι καλύπτονται όλοι οι κίνδυνοι που μπορούν να βλάψουν τα μεταφερόμενα πράγματα (βύθιση, πυρκαγιά, κ.λπ.). Καλύπτονται αυτόματα, εφόσον συμφωνήθηκε θαλάσσια ασφάλιση και σχετίζεται με την διαμέσου θαλάσσιων οδών διακίνηση. Συγκεκριμένα, αρκεί να συνδέονται με την θαλάσσια επιχείρηση με οποιονδήποτε τρόπο και δεν περιορίζονται μόνο σε περιστατικά, που συμβαίνουν αποκλειστικά στη ναυσιπλοΐα ή κατά τη διάρκεια των θαλασσίων ταξιδιών (Εφ. Πειρ. 135/2014, ΝΟΜΟΣ, Β. Κιάντος: Ασφαλιστικό δίκαιο, 8^η έκδοση, σελ. 369 επ., 429 επ., Ζ. Σκουλούδης: Δίκαιο ιδιωτικής ασφάλισης, 3^η έκδοση, σελ. 357 επ., 363 επ.). Η ασφάλιση μπορεί να διαρκεί για ένα προσδιορισμένο στο ασφαλιστήριο χρονικό διάστημα (κατά χρόνο ασφάλιση) ή για ένα ταξίδι (κατά πλου).

13. Από την γραμματική ερμηνεία της διάταξης του άρθρου 14 παρ. 4^α του ν. 4256/2014, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του π.δ. 6/2012, συνάγεται ότι είναι υποχρεωτική πρωτίστως η κάλυψη των κινδύνων που ανακύπτουν κατά την μετακίνηση και κυκλοφορία των πλοίων αναψυχής και των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, καθώς και των μικρών σκαφών ή άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής, δηλαδή η ασφάλιση καλύπτει υποχρεωτικά το σύνολο των κινδύνων που απειλούν το πλοίο και



τους επιβαίνοντες αυτού κατά τη διάρκεια του πλου, και ειδικότερα, όσον αφορά τα πλοία, με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 300gt, καλύπτει την αστική ευθύνη για σωματικές βλάβες ή θάνατο και υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία, καθώς και για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Η υποχρεωτική αυτή ασφαλιστική κάλυψη, που προσδιορίζεται στην ως άνω διάταξη του άρθρου 14 παρ. 4^α του ν. 4256/2014, επεκτείνεται προφανώς και στις περιπτώσεις που τα σκάφη είναι ελλιμενισμένα προσωρινά είτε στον αφετήριο λιμένα, προς επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, είτε σε ενδιάμεσους λιμένες ή όρμους στους οποίους προσεγγίζουν στα πλαίσια της κατά προορισμό δραστηριοποίησής τους.

14. Περαιτέρω, καθόσον αφορά στις περιπτώσεις που τα πλοία κατά το χρόνο της μη δραστηριοποίησής τους είναι ελλιμενισμένα ή παροπλισμένα / ακινητούν στη στεριά ή στη θάλασσα ή υπάρχει απαγόρευση απόπλου αυτών, γίνεται, αρχικά, δεκτό ότι μπορεί να συμφωνηθεί προαιρετικά, στα πλαίσια της εκδήλωσης της ελεύθερης βούλησης των συμβαλλομένων, ενόψει και του ότι η σύμβαση ναυτικής ασφάλισης είναι αμφοτεροβαρής, πέραν των κινδύνων κατά την διάρκεια του πλου, ότι καλύπτονται και οι κίνδυνοι περιστατικών τα οποία είναι δυνατό να συμβούν όταν τα πλοία είναι ελλιμενισμένα ή παροπλισμένα/ακινητούν στη στεριά ή στη θάλασσα. Ωστόσο, ο τεθείς με το εν λόγω ερώτημα προβληματισμός, περί του αν η υποχρέωση ασφάλισης, που ορίζει η διάταξη του άρθρου 14 παρ. 4^α του ν. 4256/2014, επεκτείνεται και στις περιπτώσεις αυτές, καθώς επίσης, ποιος είναι στις περιπτώσεις αυτές ο υπόχρεος ασφάλισης του πλοίου, αν απαιτηθεί η μετακίνησή του για οποιοδήποτε λόγο, δεν τίθεται παραδεκτά ως ερώτημα και δεν δύναται να εκδοθεί επ' αυτού γνωμοδότηση, καθόσον δεν πληροί τους όρους της διάταξης του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 6 του άρθρου 6 του ν. 3086/2002 «*Οργανισμός ΝΣΚ, κατάσταση λειτουργιών ...*» (Α'324), διότι δεν διαλαμβάνει πλήρη εξιστόρηση των πραγματικών περιστατικών συγκεκριμένης υπόθεσης που απασχολεί την Υπηρεσία στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, αλλά τίθεται γενικά και αφηρημένα (ΝΣΚ 459/2012).

15. Τέλος, όσον αφορά τα πλοία αναψυχής με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 ο.χ., για τα οποία εφαρμόζεται το π.δ. 6/2012, η ασφάλιση των κινδύνων υφίσταται υποχρεωτικά και στην περίπτωση που αυτά είναι ελλιμενισμένα, καθόσον,

κατά τη ρητή περί τούτου πρόβλεψη των διατάξεων του άρθρου 5 του ως άνω προεδρικού διατάγματος, προϋπόθεση χορήγησης απόπλου από την αρμόδια αρχή αποτελεί η επαλήθευση απ' αυτήν ότι τα εν λόγω πλοία φέρουν τα προσδιοριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 6 του ίδιου νομοθετήματος πιστοποιητικά ασφάλισης. Συνεπώς, ως προς την εν λόγω κατηγορία πλοίων, εξ αντιδιαστολής τεκμαίρεται ότι η ασφάλιση αυτών προηγείται της υποβολής αιτήματος για την χορήγηση απόπλου, πράγμα που σημαίνει ότι αυτή (ασφάλιση) υλοποιείται κατά τον χρόνο που τα σκάφη είναι ελλιμενισμένα.

Απάντηση

16. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στο ερώτημα που υποβλήθηκε, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ') γνωμοδοτεί, ομόφωνα, ότι η προβλεπόμενη στις διατάξεις του άρθρου 14 παρ. 4^α του ν. 4256/2014 υποχρέωση ασφάλισης των πλοίων αναψυχής, των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, καθώς και των σκαφών άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής, τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, επεκτείνεται και στις περιπτώσεις προσωρινού ελλιμενισμού αυτών, καθώς και όταν βρίσκονται σε όρμο, στα πλαίσια της δραστηριοποίησής τους. Ο περαιτέρω προβληματισμός, σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση των πλοίων αυτών όταν είναι μονίμως ελλιμενισμένα ή παροπλισμένα και ακινητούν στη στεριά ή στη θάλασσα δεν πληροί τους όρους του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 6 του άρθρου 6 του ν. 3086/2002 και δεν δύναται να δοθεί επ' αυτού απάντηση.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Αθήνα, 16 Μαΐου 2019

Η Πρόεδρος

Χρυσάφουλα Α. Αυγερινού
Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.



Ο Εισηγητής

Νικόλαος Μουκαζής
Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.