



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησης 155 / 2019
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Τμήμα Δ')

Συνεδρίαση της 19^{ης} Ιουνίου 2019

Σύνθεση:

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

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

Εισηγήτρια: Αικατερίνη Γρηγορίου, Νομική Σύμβουλος του Κράτους.

Αριθμός Ερωτήματος: Το έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/30315/2019/24-4-2019 του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής /Κλάδος Ασφάλειας και Αστυνόμευσης / Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας / Τμήμα Α'.

Ερώτημα: α) Ποιες διατάξεις ήταν εφαρμοστέες για την εκποίηση, την απομάκρυνση εκτός Λιμένα Πειραιά και τη νόμιμη τελική διάθεση του χαρακτηρισθέντος επικίνδυνου και επιβλαβούς Δ/Ξ «CAPTAIN GIANNIS», στο οποίο είχε επιβληθεί κατάσχεση κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 76 παρ. 1 ΠΚ σε συνδυασμό με τη διάταξη του άρθρου 160 του ν. 2960/2001 (τελωνειακός κώδικας), δηλαδή οι διατάξεις του ν. 2881/2001 ή οι διατάξεις του ν. 2960/2001 (άρθρ. 177 παρ. 6α).

β) Ποιες διατάξεις είναι εφαρμοστέες για την εκποίηση, την απομάκρυνση εκτός Λιμένα Πειραιά και τη νόμιμη τελική διάθεση των Δ/Ξ «ΕΞΠΛΟΡΕΡ II» και «ΓΡΗΓΟΡΗΣ II», τα οποία τελούν στην ίδια πραγματική και νομική κατάσταση με το Δ/Ξ «CAPTAIN GIANNIS».

γ) Αν είναι δυνατή η διαγραφή των πλοίων αυτών από τα ελληνικά νηολόγια, κατ' άρθρο 18 ΚΔΝΔ, στην περίπτωση κατά την οποία η κυριότητα των πλοίων μεταβιβάζεται σε αλλοδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο, μετά από δημόσιο (ανοικτό) πλειοδοτικό ή μειοδοτικό διαγωνισμό, που προκήρυξε και διενέργησε η Δημόσια Αρχή Λιμένων (Δ.Α.Λ.), σε εκτέλεση κατακυρωτικής απόφασης της Δ.Α.Λ.

-//-

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

Ιστορικό

Στο παραπάνω έγγραφο ερώτημα της υπηρεσίας (παρ. Α.2, Β1, Β.2 και υποερωτήματα 2, 3 και 4), στα έγγραφα της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας (Δ.Π.Ν.) με αριθμούς πρωτοκόλλου 2214.1-4/33911/10-5-2019 και 2214.1-4/37052/21-5-2019 και στα στοιχεία του φακέλου που τα συνοδεύουν, εκτίθεται το ακόλουθο πραγματικό:

1. Με το έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/66356/2018/10-9-2018 της ερωτώσας Υπηρεσίας ζητήθηκε η έκδοση γνωμοδότησης, καθ' ερμηνεία διατάξεων του ν.2881/2001 μετά την έκδοση του ν.4389/2016 και του ν.4404/2016, δηλαδή μετά την ίδρυση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (Δ.Α.Λ.) και την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένα Πειραιά Α.Ε.» (ΟΛΠ Α.Ε.), μεταξύ άλλων, σχετικά με το αν η λιμενική αρχή μπορεί να χορηγήσει στο Φ/Γ-Ο/Γ πλοίο «ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΓΙΑΣΟΥ», που έχει κριθεί επικίνδυνο και επιβλαβές σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2881/2001 πριν την έκδοση των νεότερων νόμων, άδεια απόπλου προς λιμένα της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, προκειμένου αυτό να διαλυθεί παρά τα επιβληθέντα σε αυτό βάρη. Με το έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 220.1281/Φ.ΕΡ.101956/14-9-2018 του Γραφείου Νομικού Συμβούλου στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τέθηκε υπόψη της ερωτώσας Υπηρεσίας ότι στο Γραφείο αυτό τηρείται δικαστικός φάκελος (αριθ. φακ. 101955) για τις αιτήσεις της ναυτικής εταιρίας «ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΓΙΑΣΟΥ Ν.Ε.» προς το Σ.τ.Ε., Τμήμα Δ' (δικάσιμος 20-11-2018 και, ήδη, μετ' αναβολή 19-11-2019) κατά του Υπουργού

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Δ.Α.Λ., με τις οποίες η αιτούσα ζητά την ακύρωση και την αναστολή εκτέλεσης πράξης της Δ.Α.Λ. με αριθμό πρωτοκόλλου 6000/434/5-9-2018, με την οποία προκηρύχθηκε δημόσιος πλειοδοτικός διαγωνισμός για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση του ως άνω πλοίου, κατ' επίκληση διατάξεων του ν.2881/2001, ότι, επομένως, δεν τίθεται θέμα χορήγησης απόπλου του πλοίου, ότι το ερώτημα, όπως ετέθη, στερείτο αντικειμένου και ότι η Υπηρεσία μπορούσε να επανέλθει και να επικαιροποιήσει το ερώτημα.

2. Με το έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 220.1967/Φ.ΕΡ.101956/30-11-2018 του ανωτέρω Γραφείου Νομικού Συμβούλου η ερωτώσα Υπηρεσία ενημερώθηκε, περαιτέρω, ότι η ως άνω αίτηση αναστολής απορρίφθηκε με την απόφαση με αριθμό 344/2018 της Επιτροπής Αναστολών του Σ.τ.Ε. και τέθηκε προθεσμία για τη διενέργεια όσων απαιτούνται για την έκδοση γνωμοδότησης. Με το έγγραφό της με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/90672/2018/11-12-2018 η ερωτώσα Υπηρεσία απήντησε ότι είχε σταλεί ιεραρχικά προς υπογραφή στο Γραφείο Υπουργού σχετικό ενημερωτικό – εισηγητικό σημείωμα.

3. Με το έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/30315/2019/24-4-2019 της ερωτώσας Υπηρεσίας, παρ. Α.1, επικαιροποιείται το ιστορικό του ερωτήματος που τέθηκε με το έγγραφό της με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/66356/2018/10-9-2018 και τίθενται τα υποερωτήματα 1Α, 1Β και 5. Περαιτέρω, με την παράγραφο Α.2 του ίδιου εγγράφου δίδονται στοιχεία για τα Δ/Ξ «CAPTAIN GIANNIS», Δ/Ξ «ΕΞΠΛΟΡΕΡ II» και «ΓΡΗΓΟΡΗΣ II» και με βάση τις διατάξεις που αναφέρονται στις παρ. Β.1 και Β.2, οι οποίες παρατίθενται κατωτέρω, τίθενται τα υποερωτήματα 2, 3 και 4 ως νέο, αυτοτελές ερώτημα.

4. Σε συνέχεια του φύλλου εγγράφου συνεργασίας με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/32978/8-5-2019 της ερωτώσας Υπηρεσίας προς τη Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας (ΔΝΠ), η ΔΠΝ με τα έγγραφά της με αριθμούς πρωτοκόλλου 2214.1-4/33911/10-5-2019 και 2214.1-4/37052/21-5-2019 διαβίβασε απόψεις και φάκελο και ζήτησε την έκδοση γνωμοδότησης, το συντομότερο δυνατό, σε σχέση με τη διαγραφή των ως άνω πλοίων, για τους λόγους που εκθέτει στο πρώτο έγγραφό της. Στο φάκελο περιλαμβάνεται το από 4-3-2019 ενημερωτικό – εισηγητικό σημείωμα προς τον Υπουργό, στο οποίο αναφέρεται ότι (παρ. 2.2) για την καταχώρηση στο οικείο νηολόγιο πράξης διαγραφής πλοίου απαιτείται εγκριτική διαταγή που εκδίδεται από την ΔΠΝ μετά από έλεγχο των απαραίτητων κατά περίπτωση δικαιολογητικών, από τα οποία προκύπτει ο λόγος διαγραφής, ότι (παρ. 2.4) είναι η πρώτη φορά που

κατατίθεται αίτημα διαγραφής πλοίου λόγω απόκτησης κυριότητας από αλλοδαπή εταιρία κατόπιν διαγωνισμού της Δ.Α.Λ. σύμφωνα με το ν.2881/2001, ότι (παρ. 2.7) η πλειοδότη αλλοδαπή εταιρία, περί της οποίας κατωτέρω αναλυτικά, δικαιούται να ζητήσει τη διαγραφή του Δ/Ξ «CAPTAIN GIANNIS» (περί του οποίου το εισηγητικό σημείωμα) από τα ελληνικά νηολόγια, και, τέλος, εισηγείται την έκδοση εγκριτικής πράξης διαγραφής.

5. Ζητήματα που γεννώνται από την ερμηνεία και εφαρμογή διατάξεων του ν.2881/2001, μετά την έκδοση των νόμων 4389/2016, 4404/2016 και 4522/2016, έχουν αχθεί ενώπιον της Επταμελούς Σύθεσης του Δ' Τμήματος του Σ.Τ.Ε, λόγω σπουδαιότητας, κατόπιν αιτήσεων με αριθμούς κατάθεσης 1974/2018, 3115/2018, 3591/2018 και 58/2019 κατά του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Δ.Α.Λ. για την ακύρωση διαφόρων πράξεων της Δ.Α.Λ. Ειδικότερα, με τον τρίτο λόγο (παρ. 3.3) της από 21-11-2018 (αριθ. κατ. 3115/2018) αίτησης ακύρωσης της ΟΛΠ Α.Ε. κατά του Υπουργού και της Δ.Α.Λ. προβάλλεται ότι (παρ. 3.3.2), κατ' εφαρμογή διατάξεων των ανωτέρω νόμων, η αιτούσα είναι αποκλειστικά υπεύθυνη για την εφαρμογή του ν.2881/2001 τόσο για τα ναυάγια που έχουν εντοπιστεί και χαρτογραφηθεί μετά την 24-6-2016 (δηλ. μετά την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης), όσο και για τη συνολική εφαρμογή των διατάξεων του νόμου αυτού, καθώς επίσης ότι (παρ. 3.3.4) η Δ.Α.Λ. δεν έχει καμία αρμοδιότητα για την εφαρμογή των διατάξεων του ν.2881/2001 για το λιμάνι του Πειραιά. Ο λόγος αυτός ταυτίζεται με το πρώτο υποερώτημα του αρχικού εγγράφου και τα υποερωτήματα 1Α και 1Β του δεύτερου. Η συζήτηση των αιτήσεων έχει προσδιοριστεί για τη μετ' αναβολή δικάσιμο της 1/10/2019.

6. Κατόπιν αυτών, τα υποερωτήματα 1Α, 1Β και 5 του εγγράφου με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/30315/2019/24-4-2019 θα εξεταστούν μαζί με το αρχικό ερώτημα, με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/66356/2018/10-9-2018 (Φ.ΕΡ.101956), το οποίο συμπληρώνουν, λαμβανομένων υπόψη των αμέσως ανωτέρω. Περαιτέρω, με το ίδιο (νεότερο) έγγραφο τίθενται τα υποερωτήματα 2, 3 και 4, όπως παρατίθενται στο εισαγωγικό μέρος της παρούσας ως α, β και γ, αντίστοιχα, με βάση το ιστορικό που εκτίθεται στην παράγραφο Α.2 και τις διατάξεις που αναφέρονται στις παραγράφους Β1 και Β2 ως νέο, αυτοτελές ερώτημα, το οποίο πληροί τους όρους του άρθρου 6 παρ. 6 του ν. 3086/2002.

7. Με την από 5-9-2011 έκθεση του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά επιβλήθηκε κατάσχεση στο δεξαμενόπλοιο «CAPTAIN GIANNIS», ιδιοκτησίας της ναυτικής

εταιρείας «Μ... Ν.Ε.», το οποίο βρέθηκε έμφορτο πετρελαιοειδών, κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 76 παρ. 1 ΠΚ¹, σε συνδυασμό με τη διάταξη του άρθρου 160 του ν. 2960/2001 (τελωνειακός κώδικας)². Με την από 2-9-2011 όμοια κατασχέθηκαν για παραβάσεις του τελωνειακού κώδικα το δεξαμενόπλοιο «ΕΞΠΛΟΡΕΡ II» της ναυτικής εταιρείας «Α... Ν.Ε.» και το δεξαμενόπλοιο «ΓΡΗΓΟΡΗΣ II» της ναυτικής εταιρείας «Α... Ν.Ε.».

8. Με το από 11-12-2013 πρακτικό της, η αρμόδια για θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων γνωμοδοτική επιτροπή του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 γνωμοδότησε ομόφωνα ότι τα κατασχεθέντα πλοία «*συνιστούν επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία σε λιμένα κατά την έννοια του άρθρου 3 του ν. 2881/2001, διότι η συνολική τους κατάσταση δημιουργεί κίνδυνο βύθισης, κίνδυνο στη ναυσιπλοία και προσβάλλουν ή απειλούν να προσβάλλουν το περιβάλλον...* Η εκκένωση της λιμενικής περιοχής από τα ανωτέρω Α και Β επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία είναι επιβεβλημένη για την εύρυθμη άσκηση των λιμενικών δραστηριοτήτων, όπως επίσης και για περιβαλλοντικούς λόγους και λόγους ασφάλειας των υπόλοιπων πλοίων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή».

9. Με απόφαση του Α' Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιά με αριθμό 773/2017, όπως συμπληρώθηκε με όμοια απόφαση με αριθμό 4433/2017, διατάχθηκε η απόδοση των κατασχεθέντων πλοίων στους ιδιοκτήμονες και η δήμευση και καταστροφή του φορτίου τους, με απάντληση, απόρριψη και διάθεσή του σε ευκολίες υποδοχής αποβλήτων ως ανεπίτρεπτα προς διάθεση και χρήση στην ελληνική αγορά. Ειδικότερα, με τη δεύτερη απόφαση γίνεται δεκτό ότι «... *οι ποσότητες των πετρελαιοειδών, που έχουν κατασχεθεί και δημευθεί, εξακολουθούν να παραμένουν*

¹ άρθρο 76 Π.Κ. : «1. Αντικείμενα ή περιουσιακά στοιχεία που είναι προϊόντα κακουργήματος ή πλημμελήματος το οποίο πηγάει από δόλο, καθώς και το τίμημά τους, και όσα αποκτήθηκαν με αυτά αμέσως ή εμμέσως, επίσης και αντικείμενα ή περιουσιακά στοιχεία που χρησίμευσαν ή προορίζονταν για την εκτέλεση τέτοιας πράξης μπορούν να δημευθούν αν αυτά ανήκουν στον αυτοργό ή σε κάποιον από τους συμμετόχους...».

² άρθρο 160 ν.2960/2001: «1. Σε κάθε περίπτωση λαθρεμπορίας τα εμπορεύματα, τα οποία αποτελούν το αντικείμενο αυτής, δημεύονται. 2. Επίσης δημεύονται... τα πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, ... και κάθε άλλο μεταφορικό μέσο, που χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά του αποτελούντος το αντικείμενο της λαθρεμπορίας εμπορεύματος. Εάν, για οποιονδήποτε λόγο, ήθελε καταστεί αδύνατη η δήμευση των κατά το παρόν άρθρο αντικειμένων λαθρεμπορίας, επιβάλλεται στον ένοχο ποινή χρηματική ίση με την αξία CIF αυτών, επιπροσθέτως πάσης άλλης ποινής επιβαλλομένης κατά τον παρόντα Κώδικα».

μέχρι και σήμερα στις δεξαμενές των εν λόγω πλοίων, έχουν δε χαρακτηρισθεί, κατόπιν εξέτασής τους από το Γενικό Χημείο του Κράτους ως επικίνδυνες και ακατάλληλες λόγω της μεγάλης περιεκτικότητάς τους σε θείο, ενώ υφίσταται άμεσος κίνδυνος θαλάσσιας ρύπανσης...».

10. Με το έγγραφο της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Πειραιά με αριθμό πρωτοκόλλου 7730/2-10-2018 πιστοποιείται ότι η προθεσμία των έξι μηνών του άρθρου 177 παρ. 5β' του ν. 2960/2001 για την παραλαβή των πλοίων από τους ιδιοκτήτες τους παρήλθε άπρακτη την 7-7-2018, ότι, συνεπώς, η κυριότητα των πλοίων περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο, ότι οι ιδιοκτήτες τους δεν έχουν δικαίωμα παραλαβής των πλοίων ή αποζημίωσης, ότι η διάταξη για την απόδοση των πλοίων σε αυτούς έχει καταστεί ανενεργός και ότι «...ορθά η Δημόσια Αρχή Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προκηρύσσει ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό για την εκποίηση, απομάκρυνση εκτός λιμένα Πειραιά και νόμιμη τελική διάθεση των εν λόγω πλοίων, καθώς κρίνεται επιβεβλημένη και άμεσα εκτελεστή η απομάκρυνσή τους από τη θαλάσσια περιοχή του Προβλήτα Ε' «Λιμανάκι Περάματος», λόγω του ότι η παραμονή τους εκεί εγκυμονεί κινδύνους τόσο περιβαλλοντικής θαλάσσιας ρύπανσης, λόγω της ύπαρξης πετρελαιοειδών καταλοίπων σε χώρους αυτών, όσο και ασφάλειας για τη ναυσιπλοΐα».

11. Το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά είχε, κατ' επανάληψη, ζητήσει από τους αρμόδιους φορείς τη λήψη κάθε πρόσφορου μέτρου για την αποφυγή πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος ή θαλάσσιας ρύπανσης, όπως πρόσδεση των πλοίων, απάντληση του επικίνδυνου φορτίου, απομάκρυνσή τους από το θαλάσσιο χώρο πρόσδεσης στην εξωτερική πλευρά του προβλήτα Ε' στη θέση «Λιμανάκι Αλιέων» Περάματος.

12. Τελικά, ο Διοικητής της Δ.Α.Λ. εξέδωσε τη διακήρυξη με αριθμό 13/2018 για τη διενέργεια ανοικτού πλειοδοτικού διαγωνισμού για την εκποίηση, απομάκρυνση εκτός λιμένα Πειραιά και νόμιμη τελική διάθεση των ανωτέρω πλοίων ως επικίνδυνων και επιβλαβών κατά τη διαδικασία του ν. 2881/2001. Ημερομηνία διεξαγωγής του διαγωνισμού ορίστηκε η 18-12-2018.

13. Με απόφαση του Διοικητή Δ.Α.Λ. με αριθμό 6000/651/27-12-2018 ανακηρύχθηκε οριστική ανάδοχος για το Δ/Ξ «CAPTAIN GIANNIS» η πλειοδότη αλλοδαπή

εταιρεία C... CORP με έδρα τα νησιά Μάρσαλ και αποφασίστηκε η διεξαγωγή μειοδοτικού διαγωνισμού για τα Δ/Ξ «ΕΞΠΛΟΡΕΡ II» και «ΓΡΗΓΟΡΗΣ II».

14. Μεταξύ της αναδόχου και της Δ.Α.Λ. καταρτίστηκε η σύμβαση Νο 1/2019, με αριθμό πρωτοκόλλου 6000/46/30-1-2019, δυνάμει της οποίας «...η Δ.Α.Λ. εκποιεί στον Ανάδοχο και ο Ανάδοχος παραλαμβάνει ανεπιφύλακτα το επικίνδυνο και επιβλαβές πλοίο CAPTAINGIANNIS ΝΠ11571 και αναλαμβάνει να εκτελέσει όλες τις εργασίες που αναλυτικά περιγράφονται στη Διακήρυξη 13/2018...», μεταξύ των οποίων, τον καθαρισμό όλης της περιοχής εκτέλεσης των εργασιών απομάκρυνσης του πλοίου από πετρελαιοειδή κατάλοιπα και απορρίμματα σε βυθό, επιφάνεια θάλασσας, παραλία ή κρηπίδωμα, συλλογή τους και νόμιμη τελική διάθεση αυτών. Στη σύμβαση αναφέρεται, επίσης (παρ. 5), ότι το τίμημα για την εκποίηση και την απομάκρυνση του πλοίου, ύψους 83.770,70 ευρώ, είχε εξοφληθεί με κατάθεση επιταγής από την εταιρία και εισπραχθεί από τη Δ.Α.Λ. κατά την υπογραφή της σύμβασης, ότι η εταιρία κατέθεσε εγγυητική επιστολή που θα επιστραφεί μετά την ολοκλήρωση των εργασιών απομάκρυνσης του πλοίου και ότι (παρ.8) επιβάλλονται κυρώσεις για την εκπρόθεσμη εκτέλεση των εργασιών αυτών.

15. Επακολούθησε η διακήρυξη της Δ.Α.Λ. με αριθμό 15/2018 για τη διενέργεια ανοικτού μειοδοτικού διαγωνισμού για την εκποίηση, απομάκρυνση εκτός λιμένα και νόμιμη τελική διάθεση των Δ/Ξ «ΕΞΠΛΟΡΕΡ II» και «ΓΡΗΓΟΡΗΣ II». Ημερομηνία διεξαγωγής του διαγωνισμού ορίστηκε η 31-1-2019.

16. Με απόφαση του Διοικητή Δ.Α.Λ. με αριθμό 6000/99/26-2-2019 ανακηρύχθηκε οριστική ανάδοχος η μειοδότρια αλλοδαπή εταιρεία C... CORP με έδρα τα νησιά Μάρσαλ.

17. Μεταξύ της αναδόχου και της Δ.Α.Λ. καταρτίστηκε η σύμβαση Νο 2/2019, με αριθμό πρωτοκόλλου 6000/11/8-3-2019, δυνάμει της οποίας «3. Ο Ανάδοχος παραλαμβάνει ανεπιφύλακτα τα επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία Δ/Ξ ΕΞΠΛΟΡΕΡ II ΝΠ9004 και Δ/Ξ ΓΡΗΓΟΡΗΣ II ΝΠ10499 στην κατάσταση που αυτά βρίσκονται σήμερα και αναλαμβάνει να εκτελέσει το σύνολο των εργασιών που αναλυτικά περιγράφονται στη Διακήρυξη 15/2018...», μεταξύ των οποίων τον καθαρισμό όλης της περιοχής κατά τα αναφερόμενα στη σύμβαση Νο 1/2019 (ανωτέρω, παρ. 14). Το τίμημα των εργασιών ορίστηκε σε 0,01 λεπτό του ευρώ (παρ. 3) και προβλέφθηκε

ποινική ρήτρα 1000 ευρώ για κάθε μέρα καθυστέρησης και παραβίασης της προθεσμίας ολοκλήρωσης των εργασιών (παρ.6).

18. Στο κείμενο και των δύο διακηρύξεων περιλαμβάνεται άρθρο 4, σύμφωνα με το οποίο ένσταση κατά της νομιμότητας διενέργειας του διαγωνισμού ή της συμμετοχής διαγωνιζομένου σ' αυτόν υποβάλλεται εγγράφως μέχρι και την έκδοση κατακυρωτικής απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 10 της ΥΑ 2123/34/2001 (Β' 1439), που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 παρ. 1β' του ν. 2881/2001. Ενστάσεις ή άλλα ένδικα μέσα ή βοηθήματα κατά των διακηρύξεων ή των πράξεων κατακύρωσης δεν έχουν υποβληθεί ή ασκηθεί.

19. Η ανάδοχος εταιρία υπέβαλε αίτημα διαγραφής των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο ισχυριζόμενη ότι αυτά περιήλθαν στην κυριότητά της μετά τη διενέργεια των διαγωνισμών, στους οποίους ανακηρύχθηκε οριστική ανάδοχος.

20. Σύμφωνα με έγγραφα του Τομέα νηολογίων και ναυτικών υποθηκολογιών του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά με αριθμούς πρωτοκόλλου Φ.2214/631, 632 και 633/6-5-2019 και στα τρία πλοία είναι γραμμένα βάρη (συντηρητική κατάσχεση, προτιμώμενη υποθήκη) υπέρ διαφόρων προσώπων.

21. Κατόπιν αυτών τέθηκε το παρόν ερώτημα. Στη συνέχεια, η ανάδοχος εταιρία με την από 31-5-2016 (αριθ. πρωτ. 7238/12-6-2019) εξώδικη διαμαρτυρία - πρόσκληση προς τον Υπουργό, τον Διοικητή Δ.Α.Λ. και τον Εισαγγελέα Πρωτοδικών Πειραιά, εκθέτει τις απόψεις της, επιφυλάσσεται να ασκήσει κατά του Δημοσίου αποζημιωτικές αξιώσεις ύψους 255.095,70 ευρώ και ζητά, μεταξύ άλλων, την άμεση έκδοση της εγκριτικής πράξης διαγραφής του Δ/Ξ «CAPTAIN GIANNIS».

Νομοθετικό πλαίσιο

22. Στις διατάξεις των άρθρων 5, 6, 16, 17 και 18 του ν.δ. 187/1973 «Περί κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», Α' 261, ορίζονται τα εξής:

« Άρθρο 5 Όροι αναγνωρίσεως πλοίων ως Ελληνικών

1. Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε Εταιρείες των λοιπών κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αναφέρονται στο άρθρο 48 της

Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μετά από αίτηση των πλοιοκτητών τους, η οποία συνοδεύεται από το σχετικό τίτλο κτήσης κυριότητας...».

«Άρθρον 6. Νηολόγησις.

1. Η αναγνώρισις πλοίου ως ελληνικού συντελείται διά της εγγραφής αυτού εις νηολόγιον, τηρούμενον υπό Λιμενικής Αρχής ...».

«Άρθρον 16.

1. Η ελληνική εθνικότης του πλοίου απόλλυται όταν εκλείπουν οι όροι κτήσεως αυτής, οι προβλεπόμενοι υπό του άρθρου 5. 2..».

«Άρθρον 17.

1. Η απώλεια της ελληνικής εθνικότητος πλοίου γνωστοποιείται αμελλητί, δι' εγγράφου δηλώσεως, προς την Λιμενικήν Αρχήν του λιμένος νηολογήσεως, επισυναπτομένου εις αυτήν επισήμου αντιγράφου του τίτλου ή του εγγράφου, του πιστοποιούντος την απώλειαν. 2. Υπόχρεος προς υποβολήν της ανωτέρω δηλώσεως είναι ο Έλλην πλοιοκτήτης, εν περιπτώσει δε απωλείας της εθνικότητος, επελθούσης αιτία θανάτου, ο καθολικός αυτού διάδοχος».

«Άρθρον 18. Διαγραφή πλοίου εκ του νηολογίου.

1. Ελληνικόν πλοίον διαγράφεται εκ του οικείου νηολογίου: α) επί απωλείας της ελληνικής εθνικότητος, β) επί απωλείας του πλοίου, γ) επί διαλύσεως του πλοίου οπωσδήποτε επερχομένης, δ) επί ελλείψεως ειδήσεων περί του πλοίου επί εξάμηνον από της τελευταίας πληροφορίας, εις ην περίπτωσιν πιθανολογείται σφόδρα η απώλεια αυτού. 2. Η διαγραφή ενεργείται τη αιτήσει του ενδιαφερομένου ή αυτεπαγγέλτως υπό της αρχής του λιμένος νηολογήσεως, κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού, μετά σχετικήν έρευναν των επαγομένων την διαγραφήν περιστατικών. 3...».

23. Στις διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3 και 9 του ν. 2881/2001 «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις», Α' 16, όπως η παράγραφος 2 του άρθρου 9 συμπληρώθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 30 του ν.3150/2003, Α' 153, ορίζεται:

«Άρθρο 1 Εννοιολογικοί προσδιορισμοί

1. Πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα, νηολογημένο ή όχι, αποτελεί ναυάγιο, αν παύσει να έχει πλευστότητα και παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας... 2. Με τον όρο "Οργανισμός" στις επόμενες διατάξεις νοείται το κατά περίπτωση αρμόδιο νομικό πρόσωπο του δημόσιου τομέα ή η δημόσια υπηρεσία, που ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση λιμένα, διώρυγας ή διαύλου».

«Άρθρο 2 Ναυάγια σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους

1. Ο κύριος ναυαγίου, το οποίο αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοία σε περιοχή λιμένα, σε διώρυγα ή σε δίαυλο ή παρεμποδίζει την προσόρμιση, την αγκυροβολία, την παραβολή, τη χρήση των κρηπιδωμάτων και γενικά τη λειτουργία τους ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, υποχρεούται να το ανελκύσει και απομακρύνει εκτός λιμένα, διώρυγας ή διαύλου, όπως έχει ή κατά τμήματα ή, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να το μετατοπίσει ή καταστρέψει ή με οποιονδήποτε τρόπο εξουδετερώσει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Ο Οργανισμός προσκαλεί εγγράφως τον κύριο να προβεί στις αναγκαίες κατά την προηγούμενη παράγραφο ενέργειες, για να εξαιρεθεί κάθε κίνδυνος και να αποτραπεί κάθε δυσμενής συνέπεια από την ύπαρξη του ναυαγίου, ορίζοντας εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία, που δεν μπορεί να υπερβεί τους τρεις (3) μήνες και δηλώνοντας συγχρόνως ότι σε διαφορετική περίπτωση θα προβεί στις ενέργειες αυτές με ευθύνη και με δαπάνες του κυρίου, οι οποίες σε περίπτωση μη άμεσης καταβολής, καταλογίζονται σε βάρος του και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων...

3... 4. Αν ο κύριος δεν εκπληρώσει την υποχρέωσή του, ο Οργανισμός μπορεί, ως νόμιμος εντολοδόχος του, να εκτελέσει τις πράξεις που αναγράφονται στην πρόσκληση είτε με ίδια αυτού μέσα και προσωπικό είτε με ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτο.

5. Αν η εκτέλεση των πράξεων αυτών από τον Οργανισμό κρίνεται, λόγω των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης, αδύνατη ή απρόσφορη ή ασύμφορη, ο Οργανισμός μπορεί να εκποιήσει το ναυάγιο ή τμήματα αυτού, με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό. Ο πλειοδότης υποχρεούται να ανελκύσει και απομακρύνει το ναυάγιο

μέσα στην οριζόμενη στη διακήρυξη προθεσμία. Από την κατακύρωση και την καταβολή του τιμήματος, ο πλειοδότης θεωρείται ότι παραλαμβάνει το ναυάγιο, αποκτά την κυριότητά του ελεύθερη από κάθε δικαίωμα τρίτου και μπορεί, αν συντρέχει λόγος, να ζητήσει την καταχώριση περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης ή τη διαγραφή από το νηολόγιο. Για την καταχώριση ή τη διαγραφή δεν απαιτείται βεβαίωση του άρθρου 19 παρ. 1 του Ν. 27/1975 (ΦΕΚ 77 Α')³ και το πιστοποιητικό του άρθρου 88 παρ. 5 του Κ.Ν. 792/1978 (ΦΕΚ 220 Α'), όπως ερμηνεύτηκε αυθεντικά από το άρθρο 1 παρ. 6 του Ν. 1711/1987 (ΦΕΚ 109 Α').⁴ Η κυριότητα του πλειοδότη τελεί υπό τη διαλυτική αίρεση της μη εμπρόθεσμης ανέλκυσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου. Η ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου πιστοποιείται από τον Οργανισμό. Ο Οργανισμός αφαιρεί από το τίμημα τις δαπάνες εκποίησης, αυξημένες κατά ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) και καταθέτει το υπόλοιπο στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων υπέρ του κυρίου, ο οποίος και καλείται να παραλάβει το οικείο γραμμάτιο παρακαταθήκης. Για την κατάθεση ειδοποιείται η αρμόδια δημόσια οικονομική υπηρεσία, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, οι δανειστές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 και, αν είχε επιβληθεί αναγκαστική κατάσχεση στο ναυάγιο, ο υπάλληλος του πλειστηριασμού. Στην τελευταία περίπτωση η κατάθεση γίνεται με τον όρο να αποδοθεί το τίμημα ύστερα από εντολή του υπαλλήλου του πλειστηριασμού. Με την επιφύλαξη της διάταξης του προηγούμενου εδαφίου, το τίμημα αποδίδεται στον κύριο μετά παρέλευση έξι (6) μηνών από την ημέρα που ο Οργανισμός θα δηλώσει ότι έγινε η ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου. Μετά την παρέλευση έτους από την ημέρα αυτήν, ο Οργανισμός δικαιούται να αναλάβει το τίμημα, αν δεν ζητηθεί αυτό από τον κύριο ή δεν ασκήσουν δικαιώματα δανειστές.

³ Άρθρο 19 ν. 27/1975: "1. Απαγορεύεται η καταχώριση εν τω νηολογίω πράξεων μεταβιβάσεως ή υποθηκεύσεως των εις φόρον και εισφοράν του παρόντος νόμου υποκειμένων πλοίων άνευ προσαγωγής βεβαιώσεως του αρμοδίου Οικονομικού Εφόρου ότι έχουν εκπληρωθή αι προς το Δημόσιον φορολογικαί υποχρεώσεις του πλοιοκτήτου και έχουν εξοφληθή οι βαρύνοντες το πλοίον πάσης φύσεως φόροι και εισφοραί του Δημοσίου, οι αναλογούντες μέχρι του χρόνου ισχύος της εκδοθείσης υπό του Οικονομικού Εφόρου βεβαιώσεως δια την μεταβίβασιν ή υποθήκευσιν του πλοίου. ...».

⁴ Εννοείται το άρθρο 88 παρ. 5 του π.δ. 913/1978 «περί κωδικοποιήσεως εις ενιαίον κείμενον νόμου των περί Ν.Α.Τ. διατάξεων...», Α' 220, όπου ορίζεται: « 1... 5. Απαγορεύεται επί ποινή ακυρότητας η καταχώριση μεταβιβάσεως της κυριότητας του πλοίου εις το νηολόγιον, εάν αύτη δεν συνοδεύηται με το οικείον πιστοποιητικόν εξοφλήσεως των προς το Ν.Α.Τ... οφειλών του πλοίου, μέχρι της χρονολογίας καταχωρήσεως».

6 ... 7. Αν ο διαγωνισμός αποβεί άκαρπος, επαναλαμβάνεται μέσα σε δύο (2) μήνες. Αν αποβεί άκαρπος και ο επαναληπτικός διαγωνισμός, ο Οργανισμός μπορεί να προκηρύξει ανοικτό μειοδοτικό διαγωνισμό για την ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου ή τμημάτων αυτού, από τον μειοδότη, στον οποίο και θα μεταβιβάσει το ναυάγιο κατά κυριότητα. Ο Οργανισμός έχει το δικαίωμα αυτό και όταν ο πλειοδότης του πρώτου ή επαναληπτικού διαγωνισμού δεν εκτελέσει την υποχρέωση, την οποία ανέλαβε σύμφωνα με την παράγραφο 5. Στην περίπτωση μειοδοτικού διαγωνισμού εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του δεύτερου, τρίτου και τέταρτου εδαφίου της παραγράφου 5 και η διάταξη της παραγράφου 6. 8...».

« Άρθρο 3 Επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους

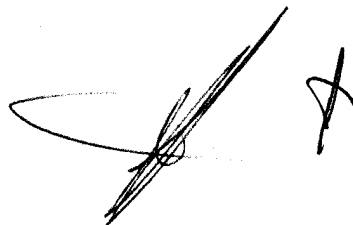
1. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, το οποίο παραμένει στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου και η όλη κατάστασή του δημιουργεί κίνδυνο βύθισής του ή κίνδυνο στη ναυσιπλοία ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, υποχρεούται να το απομακρύνει εκτός λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να το εξουδετερώσει με οποιονδήποτε τρόπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Ο Οργανισμός προσκαλεί εγγράφως τον κύριο ή και τον εφοπλιστή να προβεί στις αναγκαίες ενέργειες, ορίζοντας εύλογη αρχική προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να υπερβεί τους δύο (2) μήνες και δηλώνοντας συγχρόνως, ότι σε διαφορετική περίπτωση θα αναλάβει να προβεί στην απομάκρυνση ή εξουδετέρωση του πλοίου με ευθύνη και με δαπάνες τους, οι οποίες σε περίπτωση μη άμεσης καταβολής, καταλογίζονται σε βάρος τους και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων.

3... 4. Ο κύριος και ο εφοπλιστής του πλοίου ευθύνονται εις ολόκληρον για κάθε ζημιά που προκαλείται εξαιτίας της κατάστασης του πλοίου, καθώς και για κάθε ζημιά ή δαπάνη που προκαλείται εξαιτίας της απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσής του.

5. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του προηγούμενου άρθρου. 6...».

« Άρθρο 9 Γενικές διατάξεις



1. Ο κύριος του ναυαγίου και ο κατά περίπτωση υπόχρεος σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, για την εξάλειψη των κινδύνων και αποτροπή των δυσμενών συνεπειών από ναυάγιο ή πλοίο, ευθύνονται για κάθε ζημιά ή βλάβη που προκαλείται από αυτό.

2. Κατάσχεση, δήμευση, πλειστηριασμός, μεσεγγύηση, διαταγή μη μεταβολής της κατάστασης, υποθήκη, ενέχυρο, προνόμιο ή άλλο δικαίωμα δεν εμποδίζει τον κύριο ή άλλο κατά περίπτωση υπόχρεο να εκτελέσει τις υποχρεώσεις, που προβλέπονται στο νόμο αυτόν, ούτε τον Οργανισμό να ενεργήσει ό,τι προβλέπεται στο νόμο αυτόν. Αν εκποιείται από τον Οργανισμό το ναυάγιο ή το πλοίο και έχει επιβληθεί σε αυτό αναγκαστική κατάσχεση, ο υπάλληλος του πλειστηριασμού ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, που αφορούν την αναγγελία και τη διανομή του πλειστηριάσματος, μετά τη δημόσια κατάθεση του τιμήματος και την πιστοποίηση της ανέλκυσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου ή της απομάκρυνσης του πλοίου, που προβλέπονται στις διατάξεις του νόμου αυτού.

3.... 7. Για τα θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή, ανάλογα, ενεργεί μετά από γνώμη Επιτροπής, στην οποία συμμετέχει εκπρόσωπος της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, της τοπικής αυτοδιοίκησης, της Λιμενικής Αρχής, του τοπικού εμπορικού επιμελητηρίου και του Οργανισμού που έχει τη διοίκηση και διαχείριση του πλησιέστερου προς τη θέση του ναυαγίου λιμένα. Στην Επιτροπή προεδρεύει ο εκπρόσωπος του Οργανισμού ή της Λιμενικής Αρχής. Η διαδικασία και ο τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας της Επιτροπής, καθώς και η διαδικασία και ο τρόπος έκφρασης γνώμης, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας».

24. Στις διατάξεις του άρθρου 177 του ν. 2960/2001, «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Α' 265, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 8 του ν.4474/2017, Α' 80, ορίζονται τα εξής:

«Άρθρο 177

1... 2. α) Όταν κατάσχονται πλωτά μέσα... ως αντικείμενα λαθρεμπορίας ή ως μεταφορικά μέσα αντικειμένων λαθρεμπορίας ή ..., η κατά τόπο αρμόδια Λιμενική Αρχή φυλάσσει αυτά και, αν είναι η κατασχούσα αρχή, διαβιβάζει αντίγραφο της έκθεσης κατάσχεσης, μαζί με τα υποβαλλόμενα στον αρμόδιο Εισαγγελέα στοιχεία

της προανάκρισης, στο αρμόδιο Τελωνείο και στη Διεύθυνση Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού, για τη διαχείρισή τους. β)...

4. α) Το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών, εάν κατά την κρίση του συντρέχει περίπτωση μη δήμευσης των κατασχεθέντων σύμφωνα με τα άρθρα 310 του Κ.Π.Δ., 160 παράγραφος 4 του παρόντος κώδικα ή άλλες διατάξεις, δύναται να διατάξει με αμετάκλητη απόφασή του την άρση της κατάσχεσης και την απόδοσή τους στον ιδιοκτήτη. β)...

5. α) ... β) Εάν μετά την παρέλευση έξι (6) μηνών από τότε που κατέστησαν αμετάκλητα η απόφαση ή το βούλευμα ή η εισαγγελική διάταξη για άρση της κατάσχεσης και απόδοση των κατασχεθέντων στον ιδιοκτήτη, αυτά δεν έχουν παραληφθεί από αποκλειστική αυτού υπαιτιότητα, τα κατασχεθέντα περιέρχονται στην κυριότητα του Δημοσίου και ο ιδιοκτήτης αποστερείται παντός δικαιώματος παραλαβής ή αποζημίωσης. γ) ...

6. α) Η εκποίηση των κατασχεθέντων ειδών των παραγράφων 1 και 2 πραγματοποιείται μετά την παρέλευση των προθεσμιών της παραγράφου 5 σύμφωνα με τους όρους πώλησης που ισχύουν για τις δημοπρασίες που διενεργούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες διαχείρισης δημόσιου υλικού.

β) Η Τελωνειακή Αρχή, η οποία έχει την αρμοδιότητα και ευθύνη της διαχείρισης των κατασχεθέντων ειδών ή μεταφορικών μέσων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, συντάσσει έκθεση κοστολόγησης.

γ) Κατασχεθέντα είδη της περίπτωσης α της παραγράφου 2, τα οποία είναι σε κακή κατάσταση και άνευ εμπορικής αξίας, καταστρέφονται, κατ' εξαίρεση της περίπτωσης α της παρούσας παραγράφου, μετά την πάροδο των προθεσμιών της παραγράφου 5. Η καταστροφή πραγματοποιείται μετά από προηγούμενη γνωμοδότηση επιτροπής, η οποία απαρτίζεται από τον Προϊστάμενο της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής ως Πρόεδρο, έναν υπάλληλο της ίδιας Αρχής και τον Προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής. Η γνωμοδότηση της επιτροπής διαβιβάζεται με μέριμνα της Λιμενικής Αρχής προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας για την καταστροφή των πλωτών μέσων, σύμφωνα με τα ισχύοντα για τις καταστροφές των πλωτών μέσων των ανωτέρω Υπουργείων. Με πρόταση της ίδιας γνωμοδοτικής επιτροπής είναι δυνατή η διάθεση των ως άνω ειδών για ειδικές χρήσεις σε Δημόσιες

Υπηρεσίες, Ο.Τ.Α. και λοιπά Ν.Π.Δ.Δ. και Ν.Π.Ι.Δ. που εποπτεύονται από το Δημόσιο.

δ) Τα πλωτά μέσα δύναται να εκποιούνται για διάλυση. Για όσα εξ αυτών ανήκουν στην κατηγορία των φουσκωτών σκαφών με εξωλέμβιους κινητήρες είναι δυνατή η εκποίηση των κινητήρων και των σκαφών μεμονωμένα.

ε) Για τα πλωτά μέσα των οποίων οι δημοπρατήσεις απέβησαν άγονες, εκ των οποίων οι τρεις με την ίδια τιμή εκκίνησης, η Λιμενική Αρχή φύλαξης αυτών προβαίνει, μετά από σχετική βεβαίωση της Διεύθυνσης Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού, σε πρόταση προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας για την καταστροφή τους, σύμφωνα με τα ισχύοντα για τις καταστροφές των πλωτών μέσων των ανωτέρω Υπουργείων.

7 α)... γ) Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, μετά την παρέλευση των προθεσμιών της παραγράφου 5, τα πλωτά μέσα της παραγράφου 2 και τα κατασχεθέντα είδη της παραγράφου 1, εκτός των οχημάτων, δύναται να διατίθενται δωρεάν ή έναντι τιμήματος σε Δημόσιες Υπηρεσίες, Ο.Τ.Α. Ν.Π.Δ.Δ., και Ν.Π.Ι.Δ. που εποπτεύονται από το Δημόσιο. δ) Με απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) δύναται να διατίθενται, κατ'εξαιρεση των περιπτώσεων α και γ και κατά προτεραιότητα, ένα ή περισσότερα κατασχεθέντα από οποιαδήποτε αιτία χερσαία ή πλωτά μεταφορικά μέσα, σε Τελωνειακές και Φορολογικές Υπηρεσίες για τις ανάγκες της δίωξης λαθρεμπορίου και φοροδιαφυγής. ε)...».

25. Στις διατάξεις των άρθρων 127, 128 και 129 του ν.4389/2016, «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις», Α'94, ορίζονται τα εξής:

«Άρθρο 127 Ίδρυση Δημόσιας Αρχής Λιμένων

1. Ιδρύεται Δημόσια Αρχή Λιμένων (Δ.Α.Λ.), ως αποκεντρωμένη, αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Η Δ.Α.Λ. έχει δικό της πρωτόκολλο, αρχείο και σφραγίδα στην οποία αναγράφεται η επωνυμία «Δημόσια Αρχή Λιμένα - Αποκεντρωμένη Υπηρεσία Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - Ports Public Authority», εποπτεύεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Όργανα Διοίκησης της Δ.Α.Λ. είναι: α) Το Συμβούλιο Διοίκησης (Σ.Δ.). β) Ο Διοικητής. 3...».

«Άρθρο 128 Σκοπός και αρμοδιότητες Δ.Α.Λ.

1. Σκοπός της Δ.Α.Λ. είναι να συμβάλει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που της απονέμονται, στην επίτευξη των προγραμματικών στόχων του ελληνικού λιμενικού συστήματος, στους οποίους και περιλαμβάνονται: (α)... (γ) Η προστασία του περιβάλλοντος εντός των Λιμένων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. 2. Η Δ.Α.Λ. ασκεί κάθε αρμοδιότητα, εξουσία ή ευχέρεια φορέα διοίκησης λιμένα που περιέρχεται ειδικά στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με διάταξη νόμου που κυρώνει Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του φορέα αυτού, εφόσον αυτή δεν απονέμεται με άλλη διάταξη νόμου ή απόφαση του Υπουργού αυτού σε άλλον φορέα. 3. ...».

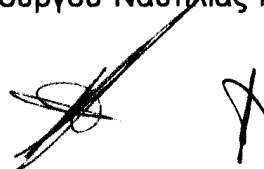
«Άρθρο 129 Πόροι Δ.Α.Λ.

1. Πόροι της Δ.Α.Λ. είναι:... 2. Ως έκτακτοι πόροι: α)... δ) Έσοδα από ναυάγια, όπως αυτά ορίζονται στο ν. 2881/2001».

Ερμηνεία και εφαρμογή

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, κατά την ομόφωνη γνώμη του Τμήματος, τα ακόλουθα:

26. Από τις διατάξεις του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου συνάγεται ότι αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό σε έλληνες υπηκόους, σε ελληνικά νομικά πρόσωπα, καθώς και σε υπηκόους και εταιρίες των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τους όρους του άρθρου 5 παρ. 1 αυτού. Η αναγνώριση της εθνικότητας συντελείται με την εγγραφή τους στα ελληνικά νηολόγια. Όταν η προϋπόθεση αυτή εκλείπει, όταν δηλαδή το πλοίο που αναγνωρίστηκε ως ελληνικό παύσει να ανήκει σε έλληνες κλπ κατά το ανωτέρω ποσοστό, χάνει την ελληνική εθνικότητα και διαγράφεται από τα ελληνικά νηολόγια, είτε μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου, είτε αυτεπαγγέλτως από τη λιμενική αρχή νηολόγησης, μετά από απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και



Νησιωτικής Πολιτικής που εκδίδεται μετά από έρευνα των περιστατικών που συνεπάγονται τη διαγραφή. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να γνωστοποιήσει με γραπτή δήλωσή του στη λιμενική αρχή του λιμένα νηολόγησης του πλοίου, χωρίς υπαίτια καθυστέρηση, την απώλεια της ελληνικής ιθαγένειας (ΝΣΚ 153/2010).

27. Τα λιμάνια αποτελούν δημόσια κοινόχρηστα πράγματα προορισμένα για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές (Α.Κ. 967, 968 και άρθρο 22 παρ. 1 του ν.2971/2001). Τα πλοία που παραμένουν στην περιοχή λιμένα, των οποίων η κατάσταση δημιουργεί κίνδυνο βύθισης ή κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, παρεμποδίζουν την ελεύθερη χρήση του λιμένα, θεωρούνται επικίνδυνα και επιβλαβή και αντιμετωπίζονται όπως τα ναυάγια. Με το ν.2881/2001 (άρθρο 3 παρ. 1) θεσπίζεται υποχρέωση του κυρίου ή του εφοπλιστή του επικίνδυνου πλοίου να το απομακρύνει από το λιμένα ή, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να το εξουδετερώσει. Περαιτέρω, (άρθρο 3 παρ. 2 και 5, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 2) ανατίθενται δημοσίου δικαίου αρμοδιότητες στον Οργανισμό, δηλαδή στο αρμόδιο νομικό πρόσωπο του δημόσιου τομέα ή της δημόσιας υπηρεσίας που ασκεί τη διοίκηση και τη διαχείριση του λιμένα όπου βρίσκεται το πλοίο (άρθρο 1 παρ. 2) και καθορίζεται η διαδικασία κατά την οποία εξασφαλίζεται ότι ο κύριος ή ο εφοπλιστής του πλοίου και, στην περίπτωση που αυτοί αμελούν, ο ίδιος ο Οργανισμός, με ευθύνη και δαπάνες τους, θα προβούν στις κατά περίπτωση απαιτούμενες ενέργειες για την απομάκρυνση ή και την εξουδετέρωση του επικίνδυνου πλοίου (ΣτΕ 112/2013 σκ. 3 με εκεί παραπομπές).

28. Στις ενέργειες αυτές περιλαμβάνεται, όπως προκύπτει από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 2 παρ. 5 και 3 παρ. 5 του ν.2881/2001, η εκποίηση του πλοίου, η οποία, όταν αμελεί ο κύριος, διενεργείται για λογαριασμό του από τον Οργανισμό με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό. Ο πλειοδότης υποχρεούται να απομακρύνει το πλοίο μέσα στην προθεσμία που ορίζεται στη διακήρυξη. Ορίζεται δε ρητά ότι από την κατακύρωση και την καταβολή του τιμήματος, ο πλειοδότης θεωρείται ότι παραλαμβάνει το πλοίο, αποκτά την κυριότητά του ελεύθερη από κάθε δικαίωμα τρίτου και μπορεί να ζητήσει την καταχώριση περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης ή τη διαγραφή από το νηολόγιο και, μάλιστα, χωρίς προσκόμιση βεβαίωσης του αρμόδιου Προϊσταμένου Δ.Ο.Υ. ότι δεν οφείλονται φόροι και εισφορές, ούτε αντίστοιχου πιστοποιητικού του Ν.Α.Τ. Η κυριότητα του

πλειοδότη τελεί υπό τη διαλυτική αίρεση της μη εμπρόθεσμης απομάκρυνσης του πλοίου. Περαιτέρω, ορίζεται ότι αν αποβεί άκαρπος ο πλειοδοτικός διαγωνισμός επαναλαμβάνεται μέσα σε δυο μήνες και αν και πάλι αποβεί άκαρπος, διενεργείται ανοικτός μειοδοτικός διαγωνισμός. Ο μειοδότης υποχρεούται να απομακρύνει το πλοίο μέσα στην προθεσμία που ορίζεται στη διακήρυξη. Από την κατακύρωση αποκτά την κυριότητα του πλοίου ελεύθερη από κάθε δικαίωμα τρίτου και μπορεί να ζητήσει την καταχώριση περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης ή τη διαγραφή από το νηολόγιο, ομοίως χωρίς προσκόμιση βεβαίωσης του αρμόδιου Προϊσταμένου Δ.Ο.Υ., ούτε πιστοποιητικού του Ν.Α.Τ. για τη μη οφειλή φόρων και εισφορών. Η κυριότητα του μειοδότη τελεί υπό τη διαλυτική αίρεση της μη εμπρόθεσμης απομάκρυνσης του πλοίου.

29. Τυχόν δικαιώματα τρίτων δανειστών επί του πλοίου ασκούνται επί του πλειστηριάσματος και ικανοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (άρθρα 2 παρ. 5 του ν.2881/2001), η δε κατάσχεση, δήμευση, υποθήκη ή άλλο δικαίωμα επί του πλοίου δεν εμποδίζει τη διενέργεια όσων προβλέπονται στο ν. 2881/2001 (άρθρο 9 παρ. 2).

30. Με το άρθρο 177 του ν.2960/2001, το οποίο είναι ταυτόσημο με προγενέστερες διατάξεις του τελωνειακού κώδικα, ρυθμίζονται, μεταξύ άλλων, ζητήματα που αφορούν πλωτά μέσα που κατάσχονται ως μεταφορικά μέσα αντικειμένων λαθρεμπορίας. Ορίζεται δε ότι το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών δύναται, εάν κατά την κρίση του συντρέχει περίπτωση μη δήμευσης των κατασχεθέντων, να διατάξει την άρση της κατάσχεσης και την απόδοσή τους στον ιδιοκτήτη. Ορίζεται περαιτέρω ότι, εάν ο ιδιοκτήτης από αποκλειστική υπαιτιότητά του δεν παραλάβει τα πλωτά μέσα που του αποδίδονται εντός της προβλεπόμενης στο νόμο προθεσμίας, αυτά περιέρχονται στην κυριότητα του Δημοσίου. Το Δημόσιο δύναται να τα εκποιήσει, αφού προηγουμένως κοστολογηθούν από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή ή να τα καταστρέψει, εφόσον είναι σε κακή κατάσταση και στερούνται εμπορικής αξίας. Μπορεί, επίσης, να τα εκποιήσει για διάλυση ή να τα διαθέσει για ειδικές χρήσεις σε δημόσιες και άλλες υπηρεσίες που εποπτεύονται από το Δημόσιο. Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού καθορίζεται η σχετική διαδικασία και ορίζονται τα αρμόδια όργανα.

31. Πρόκειται για δυο διακριτές διαδικασίες που εξυπηρετούν διαφορετικούς σκοπούς. Ειδικότερα, οι διατάξεις του ν.2881/2001 αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση

σκοπών δημοσίου συμφέροντος και, συγκεκριμένα, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δηλαδή εννόμου αγαθού η προστασία του οποίου αποτελεί υποχρέωση του Κράτους σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην ακώλυτη χρήση του λιμένα ως δημόσιου κοινόχρηστου πράγματος. Περαιτέρω, οι διατάξεις του άρθρου 177 του Τελωνειακού Κώδικα αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων του Δημοσίου, κατά κύριο λόγο οικονομικών και, συγκεκριμένα, αποσκοπούν στην αποσυμφόρηση των χώρων φύλαξης του Δημοσίου, όπου παραμένουν τα κατεσχημένα επί μακρόν, συνήθως όχι χωρίς φθορά (ΝΣΚ 108/2006) και στην ορθολογική διαχείριση και αξιοποίησή τους προς όφελος του Δημοσίου. Σε περίπτωση, επομένως, πλωτών που έχουν κατασχεθεί και περιέλθει στην κυριότητα του Δημοσίου κατά το άρθρο 177 Τ.Κ., τα οποία έχουν συγχρόνως και την ιδιότητα του επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου και έχει εκδοθεί σχετικώς πρακτικό της γνωμοδοτικής επιτροπής του ν.2881/2001, η εκποίηση, απομάκρυνση εκτός λιμένα και νόμιμη τελική διάθεσή τους επιβάλλεται για τους λόγους δημοσίου συμφέροντος που εξυπηρετούν οι διατάξεις του ν.2881/2001, οι οποίες περιέχουν πλήρη ρύθμιση και είναι εφαρμοστέες.

32. Με τις διατάξεις των άρθρων 127 επ. του ν. 4389/2016 ιδρύθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων ως αποκεντρωμένη αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με όργανα διοίκησης το Διοικητή και το Συμβούλιο Διοίκησης, προκειμένου να αποτελέσει το δημόσιο φορέα στον οποίο ανατίθεται, σε συνεργασία με τη Ρ.Α.Λ. και τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η άσκηση των διοικητικής φύσης εξουσιών και αρμοδιοτήτων που αφαιρούνται από τους Οργανισμούς Λιμένα με τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης των λιμένων σε ιδιώτες (βλ. αιτιολογική έκθεση, άρθρο 128 παρ. 2). Με το άρθρο 128 παρ. 1 του ίδιου νόμου καθορίζονται οι σκοποί και οι λοιπές αρμοδιότητες της Δ.Α.Λ., στους οποίους περιλαμβάνεται η προστασία του περιβάλλοντος μέσα στα λιμάνια, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 129 παρ. 2 περ. δ του νόμου αυτού, τα έσοδα από ναυάγια του ν.2881/2001 περιλαμβάνονται στους έκτακτους πόρους της Δ.Α.Λ.

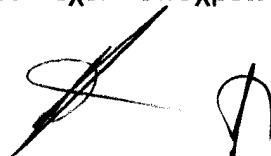
33. Κατόπιν αυτών γίνεται δεκτό ότι, στην περίπτωση πλοίου που φυλάσσεται στο λιμάνι του Πειραιά, έχει περιέλθει στην κυριότητα του Δημοσίου σύμφωνα με το άρθρο 177 του τελωνειακού κώδικα και έχει χαρακτηριστεί αρμοδίως ως επικίνδυνο και επιβλαβές, η Δ.Α.Λ., ως ο δημόσιος φορέας που είναι επιφορτισμένος με την

προστασία του περιβάλλοντος μέσα στα λιμάνια σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, οφείλει να προβεί στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει ο ν. 2881/2001 στον κύριο του πλοίου, ανεξαρτήτως αν αποτελεί ή όχι «Οργανισμό» κατά την έννοια της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του νόμου αυτού για το λιμάνι του Πειραιά και αν έχει τις αρμοδιότητες που απονέμει ο νόμος αυτός στον Οργανισμό.

34. Οι ενέργειες στις οποίες απαιτείται να προβεί η ως άνω δημόσια υπηρεσία για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του Δημοσίου ως κυρίου του επικίνδυνου πλοίου, δηλαδή για την απομάκρυνση ή και εξουδετέρωσή του, είναι οι διαγραφόμενες στις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, δηλαδή στις διατάξεις του ν.2881/2001. Σε κάθε περίπτωση, νομίμως ανατίθενται ύστερα από διαγωνισμό, λαμβανομένης υπόψη της αρχής της νομιμότητας που διέπει τη διοικητική δράση. Εξάλλου, και στα πλαίσια του ιδιωτικού δικαίου γίνεται δεκτό ότι ο πλειστηριασμός διασφαλίζει τον κύριο και ότι ο εκούσιος πλειστηριασμός συνιστά, ως έννομη σχέση, πώληση που διενεργείται με τις εγγυήσεις και τη δημοσιότητα της δημόσιας αρχής προς επίτευξη μεγαλύτερου τιμήματος για τη διασφάλιση, κατά κανόνα, συμφερόντων του κυρίου του πράγματος (ΑΠ. 2159/2014).

35. Σε κάθε περίπτωση, η διακήρυξη ως κανονιστική πράξη δεσμεύει, για λόγους ασφάλειας δικαίου και εύρυθμης λειτουργίας της Διοίκησης, τόσο τους διοικούμενους που υποβάλλουν προσφορές ανεπιφύλακτα, όσο και τη διοίκηση, εκτός εάν οι όροι της είναι αντίθετοι προς διατάξεις του ενωσιακού δικαίου ή αντισυνταγματικοί. Ο κανόνας αυτός καταλαμβάνει και τις ρήτρες της διακήρυξης για την αρμοδιότητα των διοικητικών οργάνων διενέργειας του διαγωνισμού, έστω και αν οι ρυθμίσεις τους αποκλίνουν από τις οργανωτικές διατάξεις για το φορέα που εκδίδει τη διακήρυξη (ΝΣΚ.128/2015 σκ. Α.1. με εκεί παραπομπές).

36. Στην προκειμένη περίπτωση, κατά τα προαναφερθέντα, τα πλοία περί των οποίων το ερώτημα, σύμφωνα με τα τεθέντα υπόψη του Τμήματος στοιχεία, είχαν κατασχεθεί ως μεταφορικά μέσα προϊόντων λαθρεμπορίας. Το αρμόδιο Συμβούλιο Πλημμελειοδικών προέβη σε άρση της κατάσχεσης και διέταξε την απόδοσή τους στους ιδιοκτήτες. Μετά την άπρακτη πάροδο της προβλεπόμενης προθεσμίας τα πλοία περιήλθαν στην κυριότητα του Δημοσίου. Στο μεταξύ είχαν χαρακτηριστεί αρμοδίως ως επικίνδυνα και επιβλαβή για την ασφάλεια του λιμένα Πειραιά, όπου φυλάσσονταν. Επομένως, το Δημόσιο ως κύριος αυτών έχει υποχρέωση



απομάκρυνσής τους από το λιμάνι. Αρμόδια προς τούτο υπηρεσία του Δημοσίου είναι η Δ.Α.Λ. Εφαρμοστέες διατάξεις για την ανάδειξη του αναδόχου για την απομάκρυνση των πλοίων εκτός λιμένα και τη διενέργεια όλων όσων απαιτούνται για την προστασία του περιβάλλοντος από τα επικίνδυνα και επιβλαβή αυτά πλοία είναι οι διατάξεις του ν.2881/2001. Σε κάθε περίπτωση, οι διακηρύξεις που αναφέρονται στο ερώτημα εκδόθηκαν κατ' επίκληση διατάξεων του ν.2881/2001 και περιέχουν όρο (άρθρο 4) σύμφωνα με τον οποίο, ένσταση κατά της νομιμότητας διενέργειας του διαγωνισμού ή της συμμετοχής διαγωνιζομένου σ' αυτόν υποβάλλεται εγγράφως μέχρι και την έκδοση κατακυρωτικής απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 10 της ΥΑ 2123/34/2001 (Β' 1439), που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 παρ. 1β' του ν. 2881/2001. Επομένως, ο όρος αυτός δεσμεύει και τη διοίκηση και, δεδομένου ότι ουδεμία ένσταση έχει υποβληθεί, τα αποτελέσματα του διαγωνισμού δεν μπορούν να ανατραπούν. Η εταιρία στην οποία κατακυρώθηκαν τα πλοία απέκτησε την κυριότητα αυτών ελεύθερη βαρών κατά τη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 5 του ν.2881/2001, η οποία εφαρμόζεται αναλόγως στην προκειμένη περίπτωση, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 5 του νόμου αυτού. Τέλος, εφόσον η εταιρία στην οποία κατακυρώθηκαν τα πλοία είναι αλλοδαπή, με έδρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα πλοία απώλεσαν την ελληνική τους ιθαγένεια και πρέπει να διαγραφούν από τα ελληνικά νηολόγια (ΣΤΕ 209/2019 σκ. 11, ΝΥΔ 865/1988).

Απάντηση

37. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στο ερώτημα που υποβλήθηκε, κατά το μέρος που εισάγεται (βλ. ανωτέρω, παρ. 1-6) και στην εξέταση του οποίου περιορίζεται η γνωμοδότηση, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ') γνωμοδοτεί ομόφωνα ως εξής:

α) Στο πρώτο και στο δεύτερο υποερώτημα: Στην περίπτωση των πλοίων του ερωτήματος, που έχουν περιέλθει στην κυριότητα του Δημοσίου κατά το άρθρο 177 του ν.2960/2001 και έχουν χαρακτηριστεί επικίνδυνα και επιβλαβή από τη γνωμοδοτική επιτροπή του ν.2881/2001, για την εκποίηση, απομάκρυνσή τους εκτός λιμένα Πειραιά και νόμιμη τελική διάθεση εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν.2881/2001.

β) Στο τρίτο υποερώτημα : Είναι δυνατή η διαγραφή των πλοίων αυτών από τα ελληνικά νηολόγια, κατ' άρθρο 18 ΚΔΝΔ, μετά τη μεταβίβαση της κυριότητας αυτών σε αλλοδαπή εταιρία με έδρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία

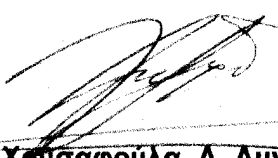
κατακυρώθηκε το αποτέλεσμα του (πλειοδοτικού ή μειοδοτικού) διαγωνισμού με απόφαση της Δ.Α.Λ. που προκήρυξε και διενήργησε το διαγωνισμό. _

Θ Ε Ω Ρ Η Θ Η Κ Ε

Αθήνα, 27-6-2019

Η Πρόεδρος

Η Εισηγήτρια


Χρυσάφουλα Α. Αυγερινού

Αντιπρόεδρος ΝΣΚ




Αικατερίνη Ι. Γεωργίου

Νομική Σύμβουλος του Κράτους