



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησης 55 / 2020
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Τμήμα Δ')

Συνεδρίαση της 8^{ης} Μαΐου 2020

(κ.υ.α 124/2020, Β' 1080, άρθρο 3 σε συνδυασμό με απόφαση
Προέδρου Ν.Σ.Κ. 127/29-3-2020, άρθρο 4 παρ.3)

Σύνθεση:

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

Μέλη: Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ., Αικατερίνη Γρηγορίου, Δημήτριος Αναστασόπουλος, Ελένη Πασαμιχάλη, Παναγιώτης Παππάς, Στέργιος Κίκας, Αθανάσιος Θεοχάρης, Δημήτριος Κατωπόδης, Μιχαήλ Τζουβάρας, Ευτυχία Κασομένου, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

Εισηγήτρια: Αικατερίνη Γρηγορίου, Νομική Σύμβουλος του Κράτους.

Αριθμός Ερωτήματος: Το έγγραφο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής /Κλάδου Ασφάλειας και Αστυνόμευσης / Διεύθυνσης Λιμενικής Αστυνομίας / Τμήματος Α' με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/66356/2018/10-9-2018, όπως συμπληρώθηκε με τα έγγραφα της ίδιας Υπηρεσίας με αριθμούς πρωτοκόλλου 2131.14/30315/2019/24-4-2019, 2131.14/7980/2020/04-02-2020 και το έγγραφο του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά (Κ.Λ.Π.) με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/14/24-10-2019.

Ερώτημα: α) Ποια υπηρεσία ή ποιος φορέας έχει την αρμοδιότητα συγκρότησης της γνωμοδοτικής Επιτροπής που προβλέπεται στις διατάξεις

του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 αναφορικά με το λιμάνι του Πειραιά, για το προ και το μετά την 24-06-2016 χρονικό διάστημα.

β) Ποια υπηρεσία ή ποιος φορέας ασκεί τις αρμοδιότητες για την εκποίηση ναυαγίου ή πλοίου που έχει κριθεί αρμοδίως ως επικίνδυνο και επιβλαβές, κατά τα προβλεπόμενα στον ν.2881/2001, αναφορικά με το λιμάνι του Πειραιά, είτε πρόκειται για ναυάγιο που έχει εντοπισθεί και χαρτογραφηθεί έως και την 24-06-2016, είτε πρόκειται για οποιοδήποτε μη χαρτογραφημένο ναυάγιο ή επικίνδυνο και επιβλαβές πλοίο πριν ή μετά την 24-6-2016.

γ) Είναι νόμιμη η χορήγηση, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν.2881/2001, άδειας απόπλου (είτε με ίδια μέσα είτε ρυμουλκούμενου) για οποιονδήποτε λόγο (ακόμη και για διάλυση αυτού) προς λιμένα είτε αλλοδαπής είτε ημεδαπής σε πλοίο στο οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν.2881/2001, όπως ενδεικτικά στο Φ/Ξ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΓΙΑΣΟΥ», παρά τα επιβληθέντα σε αυτό βάρη και υπό ποιες προϋποθέσεις.

-//-

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

Ιστορικό

Στο παραπάνω έγγραφο ερώτημα της υπηρεσίας, όπως αυτό συμπληρώθηκε ως άνω, καθώς και στα στοιχεία του φακέλου που τα συνοδεύουν, εκτίθεται το ακόλουθο πραγματικό:

1. Το Φ/Γ-Ο/Γ ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΓΙΑΣΟΥ νηολογήθηκε την 8-8-2006 στο όνομα της ναυτικής εταιρίας «ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΓΙΑΣΟΥ Ν.Ε.». Την 19-9-2008 κατασχέθηκε αναγκαστικά από την Ο.Λ.Π. Α.Ε. για οφειλές της εταιρίας ύψους 11.486,40 ευρώ. Η Ο.Λ.Π. Α.Ε., ως επισπεύδουσα δανείστρια, προέβαινε σε δηλώσεις ότι επιτρέπει την ελευθεροπλοΐα του πλοίου για εκτέλεση πλόων μόνο εντός της περιοχής δικαιοδοσίας του Κ.Λ.Π. για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα.

2. Την 31-3-2010, και ενώ το πλοίο βρισκόταν στην περιοχή αρμοδιότητας της Ο.Λ.Π. Α.Ε. ως φορέα διαχείρισης λιμένα, γνωμοδοτική Επιτροπή του

ν.2881/2001, με Πρόεδρο εκπρόσωπο της Ο.Λ.Π. Α.Ε., γνωμοδότησε ότι το πλοίο είναι επικίνδυνο και επιβλαβές κατ' άρθρο 3 του νόμου αυτού.

3. Κατά το χρονικό διάστημα 2010-2018 δεν σημειώθηκε καμία ενέργεια για την απομάκρυνση του πλοίου από το λιμάνι του Πειραιά.

4. Με τα άρθρα 127 επ. του ν.4389/2016 ιδρύθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων (Δ.Α.Λ.) και με το ν.4404/2016 κυρώθηκε η από 24-6-2016 σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε. για την παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένα Πειραιά.

5. Με το από 23-1-2018 έγγραφό της η Ο.Λ.Π. Α.Ε., ως επισπεύδουσα δανείστρια, χορήγησε από 24-1-2018 στο υπόψη πλοίο επ' αόριστον ελευθεροπλοΐα μόνο για πλόες και μεθορμίσεις εντός λιμένα Πειραιά.

6. Με πρόσκλησή της με αριθμό πρωτοκόλλου 4405/05/02/2018 η Ο.Λ.Π. Α.Ε., ως φορέας διοίκησης και διαχείρισης του λιμένα, συγκάλεσε γνωμοδοτική Επιτροπή του ν.2881/2001, η οποία γνωμοδότησε την 8-2-2018 ότι το πλοίο είναι επικίνδυνο και επιβλαβές.

7. Την 12-3-2018 η πλοιοκτήτρια εταιρία με έγγραφό της προς το Κ.Λ.Π. δήλωσε την πρόθεσή της να απομακρύνει το πλοίο εκτός λιμένα.

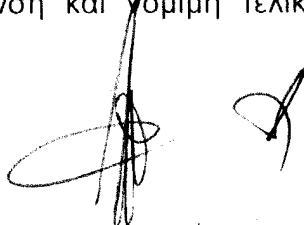
8. Με την από 27-4-2018 πρόσκλησή της η Δ.Α.Λ. συγκάλεσε γνωμοδοτική Επιτροπή του ν.2881/2001 προκειμένου να γνωμοδοτήσει αν το πλοίο εξακολουθεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του νόμου αυτού. Κατά τη συνεδρίαση της 18-5-2018 η Επιτροπή έκρινε ότι τα τεθέντα υπόψη της στοιχεία ήταν ανεπαρκή και ζήτησε από τον Κλάδο Επιθεώρησης και Ελέγχου Πλοίων (ΚΕΕΠ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής πλήρη και αιτιολογημένη έκθεση σχετικά με την επικινδυνότητα της κατάστασης και της θέσης του πλοίου. Κατόπιν αυτού πραγματοποιήθηκε έκτακτη ναυπηγική επιθεώρηση του πλοίου και εκδόθηκε το από 19-6-2018 πρακτικό επιθεώρησης ναυπηγικού τομέα του ΚΕΕΠ, σύμφωνα με το οποίο η Επιτροπή, κατά τη συνεδρίαση της 29-6-2018, γνωμοδότησε ότι το πλοίο είναι επικίνδυνο και επιβλαβές κατά την έννοια του άρθρου 3 του ν.2881/2001 και ότι είναι επιβεβλημένη η απομάκρυνσή του από το λιμένα του Πειραιά.

9. Στη συνέχεια εκδόθηκε η απόφαση του Διοικητή της Δ.Α.Λ. με αριθμό πρωτοκόλλου 60100/352/6-7-2018, με την οποία αποφασίστηκε η ένταξη του πλοίου στον πίνακα επικίνδυνων και επιβλαβών πλοίων της Δ.Α.Λ. και η επίδοση της πράξης αυτής στους δανειστές της εταιρίας, ενώ διαπιστώθηκε η συνδρομή των νομίμων προϋποθέσεων για την απομάκρυνση και εξουδετέρωση του πλοίου με ευθύνη και δαπάνες των κατά νόμο υπόχρεων. Με την 6000/385/1-8-2018 όμοια, διαπιστώθηκε ότι η πλοιοκτήτρια άσκησε το δικαίωμα που προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 8 του ν.2881/2001. Την 2-8-2018 περιήλθε στο Κ.Λ.Π./Γ' Λ/Τ αλληλογραφία σχετικά με τη διασυννοριακή μεταφορά του πλοίου τέλους κύκλου ζωής με GR003/15 του Υπουργείου Ενέργειας και Περιβάλλοντος, προκειμένου το πλοίο να μεταφερθεί στην Τουρκία για διάλυση. Την 20-8-2018 η πλοιοκτήτρια ζήτησε εκ νέου από το Κ.Λ.Π. άδεια απόπλου.

10. Με την 6000/414/27-8-2018 απόφαση του Διοικητή Δ.Α.Λ. χορηγήθηκε ελευθεροπλοΐα στο εν λόγω πλοίο υπό όρους. Το πλοίο, όμως, δεν απέπλευσε, αλλά με πράξη του ανωτέρω με αριθμό 6000/434/5-9-2018 προκηρύχθηκε δημόσιος πλειοδοτικός διαγωνισμός για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεσή του κατ' επίκληση διατάξεων του ν.2881/2001, ενώ με την 6000/610/4-12-2018 όμοια, το πλοίο εντάχθηκε στον πίνακα επικίνδυνων και επιβλαβών λόγω ακινησίας πλοίων.

11. Η πλοιοκτήτρια με αιτήσεις της προς το Σ.τ.Ε. κατά του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Δ.Α.Λ. ζήτησε την ακύρωση και την αναστολή εκτέλεσης της με αριθμό 6000/434/5-9-2018 πράξης (προκήρυξης πλειοδοτικού διαγωνισμού του πλοίου). Η αίτηση αναστολής απορρίφθηκε με απόφαση της Επιτροπής Αναστολών του Σ.τ.Ε. με αριθμό 344/2018, ενώ εκκρεμεί η συζήτηση της αιτήσεως ακυρώσεως.

12. Στο μεταξύ, και συγκεκριμένα την 18-1-2018, το πλοίο έφθασε ρυμουλκούμενο στη Σαλαμίνα, στο θαλάσσιο χώρο μπροστά από επιχείρηση ναυπηγείων. Την 22-1-2019 διαπιστώθηκε έμπρωρη διαγωγή του πλοίου και ύπαρξη ύδατος εντός αυτού, η οποία αντιμετωπίστηκε. Τελικά, την 17-4-2019 το πλοίο επικάθησε. Κατόπιν αυτού, με πράξη του Διοικητή Δ.Α.Λ. με αριθμό 6000/155/19-4-2019 αποφασίστηκε η προκήρυξη δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση

Two handwritten signatures are present at the bottom right of the page. The first is a large, stylized signature, and the second is a smaller, more compact signature.

αυτού, πλέον, ως ναυαγίου. Μέχρι τότε είχαν εκδοθεί τρεις προκηρύξεις ανοικτού πλειοδοτικού διαγωνισμού (9/2018, 12/2018 και 1/2019) και μια ανοικτού μειοδοτικού διαγωνισμού (3/2019) για την εκποίηση, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεση του εν λόγω πλοίου. Το πλοίο βρίσκεται στην περιοχή δικαιοδοσίας του Κ.Λ.Π., όπου δεν επιτρέπεται ο παροπλισμός.

13. Επί του πλοίου είναι εγγεγραμμένα τα εξής βάρη: α) προτιμώμενη υποθήκη υπέρ της ...Τράπεζας, για ποσό 1.200.000 ευρώ, με ημερομηνία καταχώρισης την 5-11-2007, β)προσωρινή διαταγή απαγόρευσης μεταβολής της νομικής κατάστασης του πλοίου υπέρ της εταιρίας Ε... ΑΕΒΕ με ημερομηνία καταχώρισης την 27-8-2008, γ)προσωρινή διαταγή απαγόρευσης μεταβολής της νομικής κατάστασης του πλοίου υπέρ του Γ.Μ. με ημερομηνία καταχώρισης την 4-9-2008, δ)αναγκαστική κατάσχεση για ποσό 11.486,40 υπέρ της ΟΛΠ Α.Ε. με ημερομηνία καταχώρισης την 19-9-2008, ε)προσωρινή διαταγή απαγόρευσης μεταβολής της νομικής κατάστασης του πλοίου υπέρ των εταιριών Κ... 14 Ν.Ε και Κ... 16 Ν.Ε με ημερομηνία καταχώρισης την 28-6-2012, στ) αναγκαστική κατάσχεση για ποσό 1.769.356,31 πλέον τόκων και προσαυξήσεων υπέρ της ΟΛΠ Α.Ε. με ημερομηνία καταχώρισης την 9-7-2012, ζ)προσωρινή διαταγή απαγόρευσης μεταβολής της νομικής κατάστασης του πλοίου υπέρ της εταιρίας ΜSΤ... SΑ με ημερομηνία καταχώρισης την 5-6-2013, η) συντηρητική κατάσχεση για ποσό 185.000 ευρώ υπέρ της εταιρίας ΝΠ.. Ε.Π.Ε. με ημερομηνία καταχώρησης την 3-7-2013 και θ) αναγκαστική κατάσχεση για ποσό 284.139,43 υπέρ της εταιρίας ΤΕ Ι.Κ.Ε. με ημερομηνία καταχώρισης την 30-4-2019. Σύμφωνα με το Κ.Λ.Π., τα βάρη με στοιχεία δ, στ, η και θ αποτελούν βάρη που συνεπάγονται κωλίσυπλοϊα, ενώ βασική προϋπόθεση για να χορηγηθεί άδεια απόπλου είναι η άρση όλων των υφιστάμενων απαγορεύσεων απόπλου, δεδομένου ότι δεν χορηγείται ελευθεροπλοϊα από τις λιμενικές αρχές.

14. Περαιτέρω, έχει επιβληθεί πρόστιμο 20.000 ευρώ κατά της πλοιοκτήτριας για παράβαση του ν.2881/2001, με συνέπεια την απαγόρευση του απόπλου μέχρι την πληρωμή ή την ακύρωση του προστίμου.

15. Επί του αυτοτελούς ερωτήματος που τέθηκε με το έγγραφο της ερωτώσας Υπηρεσίας με αριθμό πρωτοκόλλου 2131.14/30315/2019/24-4-2019, με το

οποίο συμπληρώνεται το παρόν ερώτημα, εκδόθηκε η ΓνωμΝΣΚ 155/2019. Εξάλλου, ζητήματα που γεννώνται από την ερμηνεία και εφαρμογή διατάξεων του ν.2881/2001, μετά την έκδοση των νόμων 4389/2016 και 4404/2016, 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 διάφορων 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 Ο.Λ.Π. Α.Ε. κατά του Υπουργού και της Δ.Α.Λ. προβάλλεται ότι (παρ. 3.3.2) 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 (δηλαδή 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. Η συζήτηση των αιτήσεων εκκρεμεί.

16. Με αυτά τα δεδομένα και με βάση τις κατωτέρω διατάξεις, μεταξύ των οποίων και η πρόσφατη διάταξη του άρθρου 86 του ν.4676/2020, ζητείται η έκδοση γνωμοδότησης επί των τεθέντων υποερωτημάτων .

Νομοθετικό πλαίσιο

17. Στα άρθρα 720 και 1011 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας που κυρώθηκε με το π.δ. 503/1985 (Α' 182), όπως η παράγραφος 2 του άρθρου 1011 αντικαταστάθηκε με το άρθρο όγδοο του άρθρου 1 του ν.4335/2015 (Α'87), ορίζονται τα εξής:

«Άρθρο 720

1. Πλοίο το οποίο έχει κατασχεθεί συντηρητικώς απαγορεύεται να αποπλεύσει και αεροσκάφος να απογειωθεί.
2. Ο λιμενάρχης ή ο αερολιμενάρχης είναι υπεύθυνος για την αναχώρηση του πλοίου ή την απογείωση.
3. Το δικαστήριο το οποίο είναι αρμόδιο κατά το άρθρο 702, με αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, μπορεί να επιτρέψει ένα ή περισσότερα

ταξίδια του πλοίου που έχει κατασχεθεί συντηρητικώς ή μία ή περισσότερες πτήσεις του αεροσκάφους που έχει κατασχεθεί συντηρητικώς, με όποιους όρους θα έκρινε εύλογους και οπωσδήποτε με ασφάλιση του σκάφους για ανάλογο ποσό».

«Άρθρο 1011

1. Στην έκθεση κατάσχεσης πλοίου πρέπει να αναφέρονται... με ακρίβεια σε τρόπο που να μη γεννιέται αμφιβολία για την ταυτότητα του πλοίου.

2. Αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης επιδίδεται και στο λιμενάρχη του λιμανιού όπου έγινε η κατάσχεση του πλοίου, στον πλοίαρχο και στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο μέσα σε τρεις (3) ημέρες από την ημέρα που έγινε η κατάσχεση. Η κατάσχεση εμποδίζει τον απόπλου του πλοίου και ο λιμενάρχης, μόλις του επιδοθεί το αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης, οφείλει να εμποδίσει τον απόπλου».

18. Στις διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3, 4, 5 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

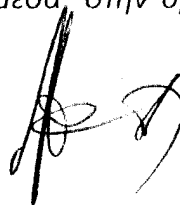
το μετατοπίσει ή καταστρέψει ή με οποιονδήποτε τρόπο εξουδετερώσει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Ο Οργανισμός προσκαλεί εγγράφως τον κύριο να προβεί στις αναγκαίες κατά την προηγούμενη παράγραφο ενέργειες, για να εξαλειφθεί 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. Η προθεσμία μπορεί να παραταθεί μέχρι δύο (2) μήνες ακόμα. Όταν ο κύριος έχει ήδη αρχίσει να προβαίνει σε εμφανείς πράξεις για την απομάκρυνση του ναυαγίου και συντρέχουν εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να χορηγηθεί επιπλέον παράταση από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι προθεσμίες δεσμεύουν και κάθε διάδοχο του κυρίου μετά την επίδοση ή δημοσίευση της πρόσκλησης.

3. Η πρόσκληση επιδίδεται από δικαστικό επιμελητή, στον κύριο ή στον αντιπρόσωπό του, στους δανειστές, που αναγράφονται στο ναυτικό υποθηκολόγιο ή στο βιβλίο κατασχέσεων του λιμένα νηολόγησης και, αν πρόκειται για ναυάγιο αλλοδαπού πλοίου, στους δανειστές, που αναγράφονται στο βιβλίο της Λιμενικής Αρχής του λιμένα, όπου βρίσκεται το ναυάγιο....

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 τμήματος, 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')¹ 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').² 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 τμήμα 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 τμήμα ύστερα από εντολή του υπαλλήλου του πλειστηριασμού. Με την επιφύλαξη της διάταξης του προηγούμενου εδαφίου, το τμήμα 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 τμήμα, αν δεν ζητηθεί αυτό από τον κύριο ή δεν ασκήσουν δικαιώματα δανειστές.

¹ Άρθρο 19 ν. 27/1975: "1. Απαγορεύεται η καταχώρησις 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... 2...».

² 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 ακυρότητος η καταχώρησις μεταβιβάσεως της κυριότητος του πλοίου εις το νηολόγιον, εάν αυτή δεν συνοδεύηται με το οικείον πιστοποιητικόν εξοφλήσεως των προς το Ν.Α.Τ... οφειλών του πλοίου, μέχρι της χρονολογίας καταχωρήσεως».

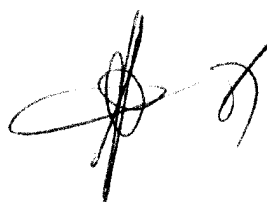
6 ... 7. Αν ο διαγωνισμός αποβεί άκαρπος, επαναλαμβάνεται μέσα σε δύο (2) μήνες. Αν αποβεί άκαρπος και ο επαναληπτικός διαγωνισμός, ο Οργανισμός μπορεί να προκηρύξει ανοικτό μειοδοτικό διαγωνισμό για την ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου ή τμημάτων αυτού, από τον μειοδότη, στον οποίο και θα μεταβιβάσει 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. Ο κύριος, ο δανειστής που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 και όποιος έχει έννομο συμφέρον για το ναυάγιο, δικαιούται να δηλώσει σε οποιοδήποτε στάδιο των ανωτέρω διαδικασιών και μέχρι την κατακύρωση, ότι αναλαμβάνει να εκτελέσει ό,τι ορίζεται στην πρόσκληση, καταθέτοντας επαρκή εγγύηση για την κάλυψη των δαπανών, που έγιναν από τον Οργανισμό, καθώς και των δαπανών, που απαιτούνται για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών στην καθοριζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο 2 προθεσμία. Η εγγύηση καταπίπτει υπέρ του Οργανισμού, αν ο κύριος, ο δανειστής ή ο τρίτος δεν εκτελέσει τις καθορισμένες στην πρόσκληση εργασίες. Στην περίπτωση που ασκηθεί το ανωτέρω δικαίωμα, αναστέλλεται η άσκηση των δικαιωμάτων του Οργανισμού για διάστημα ίσο προς την προθεσμία, που έχει οριστεί και για μία μόνο φορά. 9...».

« 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. Η πρόσκληση του Οργανισμού επιδίδεται κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του προηγούμενου άρθρου στον κύριο ή στον εφοπλιστή ή στον αντιπρόσωπό τους ή στον πλοίαρχο ή στον πράκτορα του πλοίου, εφόσον υπάρχουν και στους δανειστές, που αναφέρονται στην παράγραφο αυτήν.

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

«Άρθρο 4 Επικίνδυνα και επιβλαβή ναυάγια και πλοία, εκτός λιμένων, διωρυγών ή διαύλων ή σε άλλη θαλάσσια περιοχή

1. Ο κύριος ναυαγίου, που βρίσκεται στα χωρικά ύδατα, αλλά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού και εμποδίζει την ελεύθερη ναυσιπλοία ή την προσέγγιση στην ακτή ή την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, έχει την υποχρέωση, που ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 2, και προσκαλείται εγγράφως από την αρμόδια Λιμενική Αρχή να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτήν. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του άρθρου 2.

2. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, το οποίο παραμένει στα χωρικά ύδατα, αλλά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού και η όλη κατάστασή του δημιουργεί κίνδυνο βύθισής του ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, έχει την υποχρέωση, που ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3, και προσκαλείται εγγράφως από την αρμόδια Λιμενική Αρχή να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτήν. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των άρθρων 2 και 3».

« Άρθρο 5 Επιβλαβή πλοία λόγω ακινησίας

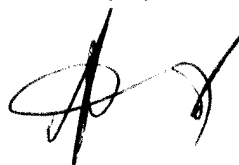
1. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, το οποίο παραμένει στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή σε άλλο μέρος των χωρικών υδάτων χωρίς άδεια και εμποδίζει την προσόρμιση, την αγκυροβολία, την παραβολή, την κίνηση και γενικά τη λειτουργία τους ή την ελεύθερη ναυσιπλοία ή την προσέγγιση στην ακτή ή την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων, υποχρεούται να το απομακρύνει χωρίς καθυστέρηση και να εξαλείψει κάθε επιβλαβή από αυτό συνέπεια, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Αν ο υπόχρεος αδρανήσει, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή, μπορεί να το μετακινήσει προσωρινά σε άλλη θέση στην περιοχή του ίδιου ή άλλου λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή των χωρικών υδάτων, ύστερα από συνεννόηση με τον οικείο Οργανισμό ή και τη Λιμενική Αρχή...

3. Αν το πλοίο παραμείνει στην κατά την προηγούμενη παράγραφο προσωρινή θέση περισσότερο από έξι (6) μήνες, χωρίς ο κύριος ή ο εφοπλιστής να το χρησιμοποιήσει κατά τον προορισμό του ή να ενεργήσει εμφανείς υλικές πράξεις, πρόσφορες για τη χρησιμοποίησή του αυτήν και την απομάκρυνσή του, αν και η θέση που καταλαμβάνει είναι αναγκαία για την εξυπηρέτηση άλλων πλοίων ή για την ικανοποίηση άλλων αναγκών του λιμένα, της διώρυγας ή του διαύλου ή της ναυσιπλοΐας ή για την προσέγγιση στην ακτή ή για την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή προσκαλεί εγγράφως τον κύριο ή, κατά την κρίση τους, και τον εφοπλιστή, να το απομακρύνει και να εξαλείψει κάθε επιβλαβή συνέπεια, ορίζοντας εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία, που δεν μπορεί να υπερβεί τον ένα (1) μήνα και δηλώνοντας συγχρόνως ότι σε διαφορετική περίπτωση θα προβεί για λογαριασμό του στην εκποίηση του πλοίου με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό, για να απομακρυνθεί αυτό από τον πλειοδότη.

4... 5. Η προθεσμία των παραγράφων 3 και 4 μπορεί να παραταθεί μέχρι ένα (1) μήνα. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να χορηγηθεί επιπλέον παράταση μέχρι δύο (2) μήνες από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

6. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 και 8 του άρθρου 2 και των παραγράφων 3, 4 και 6 του άρθρου 3».



«Άρθρο 9 Γενικές διατάξεις

1... 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... 6. Ο Οργανισμός μπορεί να επιτρέψει την παραμονή ναυαγίου ή πλοίου σε λιμένα, διώρυγα ή δίαυλο ή αγκυροβόλιο, για εύλογο χρονικό διάστημα, αν ο υπόχρεος δηλώσει εγγράφως, ότι πρόκειται να το μετακινήσει για επισκευή σε ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ή επιχείρηση ή για διάλυση και καταθέσει γι' αυτό την εγγύηση, που προβλέπεται στην παράγραφο 8 του άρθρου 2. Η δυνατότητα αυτή μπορεί, για τους ίδιους λόγους και με τους ίδιους όρους, να παρασχεθεί και στον πλειοδότη ή μειοδότη, που έγινε κύριος του πλοίου.

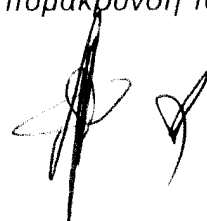
7. Για τα θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή, ανάλογα, ενεργεί μετά από γνώμη Επιτροπής, στην οποία συμμετέχει εκπρόσωπος της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, της τοπικής αυτοδιοίκησης, της Λιμενικής Αρχής, του τοπικού εμπορικού επιμελητηρίου και 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».

19. Η Εισηγητική Έκθεση του ν.2881/2001 έχει ως εξής:

«...υποβάλλεται σχέδιο νόμου με κύρια ρύθμιση το δικαίωμα του Δημοσίου ή των φορέων διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων, να ενεργούν ως εντολοδόχοι του κυρίου τις πράξεις, οι οποίες κατά κύριο λόγο αποτελούν νόμιμη τούτου υποχρέωση, εφόσον αυτός δεν συμμορφώνεται με την υποχρέωση αυτή. Το δικαίωμα αυτό απορρέει από την ανάγκη εξυπηρέτησης γενικού συμφέροντος και συνδυαζόμενο με τη συμπεριφορά του υπόχρεου και σε αντικειμενική βάση με τη βούληση και το συμφέρον επιμελούς κυρίου, τα οποία άλλωστε ο κύριος έχει δικαίωμα να εκδηλώσει και προβάλλει όποτε θελήσει, δεν προσβάλλει το δικαίωμα κυριότητας αυτού... Απώλεια της κυριότητας στο ναυάγιο και περιέλευση αυτής κατά ειδική διαδικασία στο Δημόσιο ή τον οικείο Οργανισμό, δεν προβλέπεται, ενώ λαμβάνεται πρόνοια να ασκηθούν τα δικαιώματα του κυρίου και παντός ενδιαφερομένου, μετά από πλήρη δημοσιότητα των διαδικασιών, που ορίζονται στο νόμο.

Με το άρθρο 1... Ο προσδιορισμός του όρου "Οργανισμός" βασίζεται στο δεδομένο νομικό καθεστώς των φορέων διοικήσεως λιμένων. Σε περίπτωση ενδεχόμενης μελλοντικής αλλαγής του νομικού καθεστώτος αυτού, αν απαιτηθεί, θα προβλέπεται ειδικά τρόπος εφαρμογής των διατάξεων του νόμου αυτού.

Στο άρθρο 2 αντιμετωπίζονται τα ναυάγια ... Η ανέλκυση και απομάκρυνση είναι η κανονική λύση για την εξάλειψη των κινδύνων και αποτροπή των δυσμενών συνεπειών από την ύπαρξη του ναυαγίου, αλλά προβλέπονται και οι περιπτώσεις καταστροφής ή εξουδετέρωσης με οποιονδήποτε τρόπο επιβάλλεται κατά περίπτωση (π.χ. διάλυση σε κομμάτια, ολική καταστροφή) για να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός. Όλες οι ενέργειες γίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Κώδικα Ναυτικού Δικαίου ή άλλες αστυνομικού χαρακτήρα διατάξεις. Η αδράνεια των υποχρέων στις ανωτέρω περιπτώσεις δίνει δικαίωμα στον αρμόδιο φορέα (Οργανισμό) να ενεργήσει αντ' αυτών για την απομάκρυνσή τους. Είναι γνωστό από την πράξη, ότι οι υπόχρεοι δεν προβαίνουν στην ανέλκυση του ναυαγίου, όταν δεν είναι οικονομικά συμφέρουσα ενέργεια ή για άλλους οικονομικούς ή νομικούς συνδυασμούς (χρέη πλοίου, καθεστώς ιδιοκτησίας κ.ά.). Το ιδιωτικό αυτό συμφέρον δεν μπορεί να αντιταχθεί στο δημόσιο συμφέρον για την απομάκρυνση του πλοίου



και άρση των κινδύνων από την παρουσία του, ούτε βέβαια να μετακυλίσει το σχετικό οικονομικό βάρος του ιδιώτη στον Οργανισμό, τουλάχιστον όταν τούτο δεν είναι αναπόφευκτο. Γι' αυτό παρέχεται η δυνατότητα να ενεργήσει αντί του υποχρέου σε διάφορες φάσεις, δηλαδή με ίδια μέσα ή με ανάθεση έργου ή να απευθυνθεί δια του δημόσιου διαγωνισμού σε οποιονδήποτε επιθυμεί να πλειοδοτήσει για να αποκτήσει το ναυάγιο ως πράγμα, αλλά ελεύθερο από βάρη, τα οποία σβήνονται έναντι του νέου κτήτορα... Παράλληλα λαμβάνεται πρόνοια, ώστε οι δανειστές να μην παρακωλύουν τις διαδικασίες απομάκρυνσης του ναυαγίου, χωρίς να θίγονται ουσιαστικά τα δικαιώματά τους. Αν δανειστής έχει ήδη προβεί σε αναγκαστική κατάσχεση, λαμβάνεται πρόνοια να προσαρμοστεί το καθεστώς του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας στο μέτρο που δεν ανατρέπεται η διαδικασία του νόμου. Πρέπει πάντως να ληφθεί υπόψη ότι στην πράξη δεν υπάρχει κατά κανόνα ενδιαφέρον και η έλλειψη πρωτοβουλίας των δανειστών πρέπει να θεωρείται δεδομένη στις περισσότερες από τις ρυθμιζόμενες περιπτώσεις...

Με το άρθρο 3 αντιμετωπίζεται η παράλληλη ανάγκη να εκκαθαριστούν οι λιμένες και να εξαλειφθούν όμοιοι κίνδυνοι, από πλοία, τα οποία δεν είναι ναυάγια, αλλά για διάφορους λόγους (π.χ. προσάραξη, ακυβερνησία) ενδεχόμενο είναι να καταστούν και αυτά ναυάγια. Αν κρίνεται ότι η παραμονή τους δημιουργεί τέτοιους κινδύνους, απομακρύνονται και αυτά ή κατ' άλλον τρόπο εξουδετερώνονται, για να εξαλειφθούν οι κίνδυνοι και οι επιβλαβείς από αυτά συνέπειες, κατ' ανάλογη εφαρμογή του προηγούμενου άρθρου...

Με το άρθρο 5 αντιμετωπίζονται οι περιπτώσεις των πλοίων, που με την ακινησία και παραμονή τους σε περιοχή λιμένα, διώρυγας, δίαυλου ή άλλο μέρος των χωρικών υδάτων, χωρίς να υπάρχει άδεια ή έγκριση, γίνονται επιβλαβή. Για την εξάλειψη των δυσμενών συνεπειών από την ακινησία τους πρέπει πέραν των αστυνομικών διατάξεων, που ισχύουν, να προβλεφθεί και δραστικός τρόπος απομάκρυνσής τους. Πρόκειται κατά κύριο λόγο για παροπλισμένα, κατασχεμένα, μεσεγγυημένα ή πλοία για τα οποία δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον και τα οποία, ενώ δεν εμφανίζουν κινδύνους βύθισης ή προσβολής του περιβάλλοντος, είναι εμπόδια για την κίνηση και λειτουργία του λιμένα και γενικότερα για τη ναυσιπλοΐα...

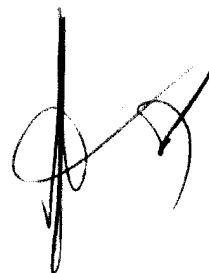
Με το άρθρο 9 τίθενται γενικές διατάξεις, που αφορούν την αστική ευθύνη των υπόχρεων, τον αποκλεισμό νομικών εμποδίων στην εξέλιξη των διαδικασιών

του νόμου (χωρίς όμως να παραβλάπτονται ουσιαστικά δικαιώματα)... Τέλος, παρέχεται ευχέρεια στον Οργανισμό και τη Λιμενική Αρχή, να εκτιμήσουν το ενδιαφέρον του υποχρέου για τη μετακίνηση του ναυαγίου ή του πλοίου για επισκευή ή διάλυση, σε ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ή επιχείρηση και ανάλογα και υπό εγγυήσεις, να επιτρέψουν την παραμονή του για εύλογο χρονικό διάστημα...».

20. Κατ'εξουσιοδότηση της παραγράφου 7 του άρθρου 9 του ν.2881/2001 εκδόθηκε η απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με αριθμό 2123/36/2001 (Β'1438), με την οποία ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Άρθρο 1 Διαδικασία, τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας της Γνωμοδοτικής Επιτροπής

1. Σε κάθε Οργανισμό ή Λιμενική Αρχή συνιστάται Γνωμοδοτική Επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι 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. 2. Με ευθύνη του Οργανισμού ή της Λιμενικής Αρχής ανάλογα, αιτείται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, την Τοπική Αυτοδιοίκηση, το τοπικό Εμπορικό Επιμελητήριο και κατά περίπτωση από τη Λιμενική Αρχή ή από τον Οργανισμό που έχει τη διοίκηση και διαχείριση του πλησιέστερου προς τη θέση του ναυαγίου ή πλοίου λιμένα, ο ορισμός εκπροσώπου με τον αναπληρωτή του για την συγκρότηση της Επιτροπής... 5. Της Επιτροπής προεδρεύει ο εκπρόσωπος του Οργανισμού, εφόσον το ναυάγιο ή το πλοίο βρίσκεται σε περιοχή λιμένα, σε διώρυγα, ή σε δίαυλο, ή ο εκπρόσωπος της οικείας Λιμενικής Αρχής σε περίπτωση που το ναυάγιο ή το πλοίο βρίσκεται στα χωρικά ύδατα, αλλά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης του Οργανισμού. 6. Η Επιτροπή βρίσκεται σε απαρτία και γνωμοδοτεί. Οι αποφάσεις λαμβάνονται κατά πλειοψηφία, ενώ σε περίπτωση ισοψηφίας υπερσχύει η γνώμη του Προέδρου της Επιτροπής. 7. Χρέη γραμματέα, εκτελεί υπάλληλος του οργανισμού ή της Λιμενικής Αρχής οριζόμενος ανάλογα...



Άρθρο 2 Διαδικασία και τρόπος έκφρασης γνώμης

1. ...3. Η Επιτροπή εκφράζει προς τον Οργανισμό ή τη Λιμενική Αρχή την αιτιολογημένη γνώμη της γραπτώς, συντασσομένου προς τούτο σχετικού πρακτικού, που υπογράφεται από τον Πρόεδρο και τα μέλη της. 4. Η λειτουργία και ο τρόπος έκφρασης της Γνωμοδοτικής Επιτροπής διέπονται από τις διατάξεις των σχετικών άρθρων του ν.2690/1999 (ΦΕΚ Α'45) "Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις".

21. Στις διατάξεις των άρθρων 127, 128 και 129 του ν.4389/2016 (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».

«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».

22. Στις διατάξεις του προοιμίου και των παραγράφων 2.1, 4.1, 4.3, 4.4, 8.6, 8.7, 29.5, 29.10 και 29.12 της από 24-6-2016 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Π. Α.Ε. που κυρώθηκε από κοινού με τα προσαρτήματά της με το άρθρο 1 του ν.4404/2016 (Α'126), των άρθρων 2, 4 και 5 του νόμου αυτού και των άρθρων 4, 5 και 6 του Παραρτήματος II(α) και του Παραρτήματος 8.6 της Σύμβασης, ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Άρθρο 1 Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης

Α. Κυρώνεται και αποκτά ισχύ τυπικού νόμου, από κοινού με τα προσαρτήματα αυτής, η από 24-6-2016 σύμβαση, που τιτλοφορείται "Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς" και η οποία συνήφθη μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της "Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.", η οποία κρίνεται συμφέρουσα και επωφελής για το Ελληνικό Δημόσιο. Η Σύμβαση Παραχώρησης παρατίθεται στην ελληνική γλώσσα.

Β. Το περιεχόμενο της κυρούμενης Σύμβασης έχει κατά λέξη ως εξής:

24 ΙΟΥΝΙΟΥ 2016

Ελληνικό Δημόσιο και Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμη Εταιρία
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

... ΕΠΕΙΔΗ:

(Α)... (Β) Ο ΟΛΠ ΑΕ είναι το νομικό πρόσωπο που έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη διαχείριση του Λιμένα Πειραιά. Συστάθηκε ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου δυνάμει του Νόμου 4748/1930, ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο 1559/1950 και κυρώθηκε με τον Νόμο 1630/1951, όπως έκαστος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα. Το 1999, ο ΟΛΠ μετασχηματίστηκε σε μετοχική εταιρία (ανώνυμη εταιρεία)...

(Ζ) Κατά τη διαπραγμάτευση της παρούσας Σύμβασης, τα Μέρη αναγνώρισαν ότι οι διατάξεις της Υφιστάμενης Σύμβασης Παραχώρησης πρέπει να

επικαιροποιηθούν, να διευκρινιστούν και να συμπληρωθούν, με σκοπό: (α) την ανακατανομή ρόλων, αρμοδιοτήτων και ευθυνών σε σχέση με τη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά μεταξύ του ΟΛΠ και του Ελληνικού Δημοσίου και την κατάργηση ορισμένων προνομίων του ΟΛΠ σε σχέση με τη θέσπιση κανόνων, ώστε να επιτευχθεί εναρμόνιση της Υφιστάμενης Σύμβασης Παραχώρησης με την ανάληψη ελέγχου του ΟΛΠ από ιδιωτικό φορέα εκμετάλλευσης, (β)...

(Ι) Το Ελληνικό Δημόσιο αναγνωρίζει το δικαίωμα του ΟΛΠ να λειτουργεί κατά τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων του ως εμπορική κερδοσκοπική εταιρεία, με την επιφύλαξη των όρων που παρατίθενται πληρέστερα στην παρούσα Σύμβαση.

ΣΥΜΦΩΝΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΕΞΗΣ:

1... 2. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ

2.1 ... Επιπλέον, η ψήφιση του Κυρωτικού Νόμου αναμένεται ότι θα επιφέρει την πλήρη μεταβίβαση ορισμένων προϋπαρχουσών αρμοδιοτήτων κανονιστικού και ρυθμιστικού χαρακτήρα από τον ΟΛΠ σε Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ (όπως ορίζεται στο Άρθρο 2.4 παρακάτω), προς εκπλήρωση των στόχων που προσδιορίζονται στο Προοίμιο της παρούσας Σύμβασης. 2.2...

4. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

4.1 Με την παρούσα, το Ελληνικό Δημόσιο χορηγεί στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των Στοιχείων Παραχώρησης (το Δικαίωμα)...

4.3 Με την επιφύλαξη οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Σύμβασης και στο βαθμό που αφορά ειδικά στη Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη, το Δικαίωμα θα υπόκειται πάντοτε στους ακόλουθους περιορισμούς και παραμέτρους:

(α) ... (δ) ο ΟΛΠ δεν θα διατηρεί ούτε θα αναλαμβάνει, ούτε θα θεωρείται ότι έχει διατηρήσει ή αναλάβει οποιοδήποτε δημόσιο διοικητικό δικαίωμα λόγω της χορήγησης του Δικαιώματος σε σχέση με τη Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη.

4.4 Με την επιφύλαξη οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Σύμβασης, το Δικαίωμα θα υπόκειται πάντοτε στους ακόλουθους περιορισμούς:

(α) ούτε η χορήγηση ή ύπαρξη του Δικαιώματος, ούτε οποιοδήποτε πτυχές ή εκφάνσεις του Δικαιώματος θα επηρεάζουν το νομικό καθεστώς της Χερσαίας Ζώνης του Λιμένα Πειραιά ως κοινόχρηστου δημόσιου πράγματος...

(β) ο ΟΛΠ θα ασκεί το Δικαίωμα με την ιδιότητα του ολοκληρωμένου φορέα διαχείρισης λιμένα...

(γ) το Δικαίωμα δεν παρέχει στον ΟΛΠ οποιεσδήποτε Ρυθμιστικές Εξουσίες, δεν καθιστά τον ΟΛΠ Λιμενική Αρχή, ούτε παρέχει οποιεσδήποτε εξουσίες, αρμοδιότητες, δικαιώματα, καθήκοντα, λειτουργίες ή προνόμια, παρόμοια ή ισοδύναμα με οποιαδήποτε από τα προαναφερθέντα, με την επιφύλαξη των εσωτερικών κανόνων και κανονισμών...

8. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

8.1... 8.6 Ο ΟΛΠ υποχρεούται επίσης να εκτελεί όλες τις εργασίες συντήρησης εντός της θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης που περιγράφονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8.6 σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 8. Το Ελληνικό Δημόσιο θα επιβαρύνεται με το κόστος αυτών των εργασιών συντήρησης μόνο στον βαθμό που προβλέπεται ρητά στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8.6. Ο ΟΛΠ δεν θα εγκρίνει ούτε θα ξεκινά έργα, για α οποία θα ζητήσει απόδοση των σχετικών δαπανών από το Ελληνικό Δημόσιο, εκτός εάν και έως ότου ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ έχει εγκρίνει εγγράφως εκ των προτέρων την αντίστοιχη δαπάνη... Με την επιφύλαξη ότι ο ΟΛΠ θα έχει συμμορφωθεί πλήρως με τις διατάξεις του παρόντος Αρθρου, το Ελληνικό Δημόσιο θα αποδίδει στον ΟΛΠ τις δαπάνες της εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης, όπως περιγράφεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8.6, εντός εξήντα (60) ημερών από τη λήψη του σχετικού τιμολογίου του ΟΛΠ και την παραλαβή των έργων από το Ελληνικό Δημόσιο έως το ύψος των προϋπολογισμένων ποσών που είχαν αρχικά εγκριθεί.

8.7 Ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ θα συναινεί χωρίς υπαίτια καθυστέρηση στην έναρξη και συνέχιση διαδικασιών ναυαγιαίρεσης (πλην των ναυαγίων αρχαιολογικής σημασίας) εντός του Λιμένα Πειραιά, σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους:

(α) εφόσον ζητηθεί εγγράφως από τον ΟΛΠ

(β) υπό τον όρο ότι ο ΟΛΠ θα συμφωνήσει να προκαταβάλει τα σχετικά αρχικά έξοδα και

(γ) υπό τον όρο ότι πληρούνται όλοι οι όροι και προϋποθέσεις που ισχύουν σχετικά με τα ναυάγια, καθώς και οποιοδήποτε εφαρμοστέοι νόμοι που εκάστοτε ισχύουν. 8.8...

29. ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

... 29.5 Η παρούσα Σύμβαση δεν θα περιστέλλει ούτε θα περιορίζει με οποιονδήποτε τρόπο τις εξουσίες, τα προνόμια, τις δυνατότητες, τη διακριτική ευχέρεια ή τα δικαιώματα του Ελληνικού Δημοσίου να αποφασίζει για οποιοδήποτε ζήτημα αφορά στην προστασία της εθνικής ασφάλειας, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της δημόσιας υγείας, της δημόσιας τάξης, του περιβάλλοντος, της πολιτιστικής και υποθαλάσσιας κληρονομιάς ή /και για κάθε άλλο ζήτημα από αυτά που κατοχυρώνονται στο Σύνταγμα της Ελληνικής Δημοκρατίας.

...29.10 Τα ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ της παρούσας Σύμβασης αποτελούν τμήμα της και θα ισχύουν πλήρως, όπως εάν είχαν οριστεί ρητά στο κύριο σώμα της παρούσας Σύμβασης.

...29.12 Η παρούσα Σύμβαση και τα ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ αποτελούν την πλήρη σύμβαση...».

«Άρθρο 2 Κρατική εποπτεία

1. Σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης, η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» ενεργεί ως διαχειριστική αρχή του Λιμένα Πειραιά και ως πάροχος ολοκληρωμένων λιμενικών υπηρεσιών εντός του Λιμένα Πειραιά.
2. Το Δημόσιο επιβλέπει το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός του Λιμένα Πειραιά, καθώς και το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του Λιμένα Πειραιά, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης και την εφαρμοστέα κείμενη νομοθεσία».

«Άρθρο 4 Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη

- 1... 2. Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει πλήρως και αποκλειστικά τις ευθύνες, τις υποχρεώσεις και τη δαπάνη συμμόρφωσης με τις διατάξεις του ν.2881/2001 (Α`16) αναφορικά με τον Λιμένα Πειραιά, στο μέτρο που σχετίζονται με τα ναυάγια που έχουν εντοπιστεί και χαρτογραφηθεί έως και τις 24.6.2016. Όπου ο όρος αυτός απαντά, οποιαδήποτε αναφορά στον «Οργανισμό» στο κείμενο του προαναφερθέντος νόμου θα θεωρείται ως αναφορά στο Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.
3. Με την επιφύλαξη της παραπάνω παραγράφου 2, η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη, τις υποχρεώσεις και το

κόστος συμμόρφωσης με τις διατάξεις του ν.2881/2001 (Α' 16) αναφορικά με τον Λιμένα Πειραιά. 4...».

«Άρθρο 5 Εξουσιοδότηση και εφαρμογή κανονισμών

1. Καμία διάταξη της Σύμβασης Παραχώρησης δεν επιτρέπεται να ερμηνεύεται με τρόπο που εμποδίζει την άσκηση των αρμοδιοτήτων του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι οποίες σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να ασκούνται με τρόπο αντίθετο με τα προβλεπόμενα στην κυρούμενη Σύμβαση Παραχώρησης.

2. Καμία διάταξη της Σύμβασης Παραχώρησης δεν επιτρέπεται να ερμηνεύεται με τρόπο που εμποδίζει την άσκηση των αρμοδιοτήτων του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ιδίως εκείνων που αφορούν στην έκδοση κανονισμών που διέπουν οποιοδήποτε από τα διοικητικά θέματα αναφορικά με το Λιμένα Πειραιά, περιλαμβάνοντας: α)... ε) τους κανόνες και τις διαδικασίες αναφορικά με ναυάγια πλοίων ή άλλα αντικείμενα στα ύδατα του Λιμένα Πειραιά, τα οποία παρεμποδίζουν ή θέτουν σε κίνδυνο την πλεύση, στ)...».

«Παράρτημα Ι.Ι(α)

Άρθρο 4 - Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη

1. Η δικαιοδοσία της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» επί της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης του Λιμένα Πειραιά είναι επικουρική έναντι των αρμοδιοτήτων του Ελληνικού Δημοσίου και περιορίζεται στον αναγκαίο βαθμό προκειμένου:

(α) να μπορεί η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» να ασκεί τα δικαιώματα που της απονέμονται από τη Σύμβαση Παραχώρησης και να εκπληρώνει αποτελεσματικά τις σχετικές υποχρεώσεις της από τη Σύμβαση Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με τη συντήρηση του λειτουργικού βάθους κρηπιδώματος των πλωτών τμημάτων της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης του Λιμένα Πειραιά.

(β) ... (δ) να διευκολύνεται η επικοινωνία και ο συντονισμός με τις αρμόδιες αρχές του Ελληνικού Δημοσίου που είναι επιφορτισμένες με τη διαφύλαξη της τάξης, την επιβολή του νόμου, την ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας εντός του Λιμένα Πειραιά, τόσο σε τακτική βάση, όσο και εκτάκτως, σε ανταπόκριση σε μεμονωμένα και επείγοντα περιστατικά όσο και για την εφαρμογή σχεδίων ετοιμότητας και διαχείρισης κρίσεων.

2. Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει πλήρως και αποκλειστικά τις ευθύνες, τις υποχρεώσεις και τη δαπάνη συμμόρφωσης με τις διατάξεις του Νόμου

2881/2001 (Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Α' 16/2001) αναφορικά με τον Λιμένα Πειραιά, στο μέτρο που σχετίζονται με τα ναυάγια που έχουν εντοπιστεί και χαρτογραφηθεί έως και τις 24.06.2016. Όπου ο όρος αυτός απαντά, οποιαδήποτε αναφορά στον «Οργανισμό» στο κείμενο του προαναφερθέντος νόμου θα θεωρείται ως αναφορά στο Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

3. Με την επιφύλαξη της παραπάνω παραγράφου 2, η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη, τις υποχρεώσεις και το κόστος συμμόρφωσης με τις διατάξεις του Νόμου 2881/2001 (Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Α' 16/2001) αναφορικά με τον Λιμένα Πειραιά.

4...

Άρθρο 5 - Διοικητικές και Κανονιστικές Λειτουργίες

1. Από την έκδοση του παρόντος νόμου και με την επιφύλαξη διαφορετικής ειδικής ρύθμισής του, ανακαλούνται, καταργούνται ή στερούνται ισχύος: (α)...

(δ) διατάξεις νόμων, στο μέτρο που είναι ασύμβατες με τον έλεγχο της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» από ιδιωτικό οικονομικό φορέα, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, των διατάξεων της ισχύουσας νομοθεσίας σχετικά με τον «δημόσιο τομέα», τις «επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας» ή/και εκείνα τα νομικά πρόσωπα που ελέγχονται έμμεσα ή άμεσα από το Ελληνικό Δημόσιο (εφόσον δεν εφαρμόζονται και σε άλλα νομικά πρόσωπα),

(ε) διατάξεις νόμων που απονέμουν στην «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» οποιαδήποτε από τις αρμοδιότητες που απαριθμούνται στο Άρθρο 6 του παρόντος νόμου, ή/και...

3. Από τη δημοσίευση του παρόντος, η «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» θα έχει το δικαίωμα να ασκεί αποκλειστικά και μόνο τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες που προβλέπονται ειδικότερα στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Άρθρο 6 - Εξουσιοδότηση και Εφαρμογή Κανονισμών

1.. 2. Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εξουσιοδοτείται να εκδίδει κανονισμούς που θα ρυθμίζουν κάθε διοικητικό θέμα σχετικό με την ασφαλή και περιβαλλοντικά υπεύθυνη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά, καθώς και τον χειρισμό της κίνησης των πλοίων εντός αυτού, όπως ενδεικτικά:(α)...

(ε) τους κανόνες και τις διαδικασίες αναφορικά με ναυάγια πλοίων ή άλλα

αντικείμενα στα ύδατα του Λιμένα Πειραιά, τα οποία παρεμποδίζουν ή θέτουν σε κίνδυνο την πλεύση ...».

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8.6

Υποχρεώσεις Συντήρησης εντός της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης.

Σύμφωνα με το Άρθρο 8.6 της Σύμβασης Παραχώρησης, ο ΟΛΠ θα είναι υπεύθυνος για τα ακόλουθα μέτρα συντήρησης εντός της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης:

- Συντήρηση των ελάχιστων βαθών μπροστά από τις αποβάθρες...
- Συντήρηση της λιμενολεκάνης του Κεντρικού Λιμένα...
- Ανέλκυση και απομάκρυνση υφισταμένων ναυαγίων (χαρτογραφημένων), σύμφωνα με την επισυναπτόμενη λίστα.

Το Ελληνικό Δημόσιο θα βαρύνεται με το κόστος των ακόλουθων μέτρων συντήρησης:

- Κόστος συντήρησης της λιμενολεκάνης του Κεντρικού Λιμένα...
- Κόστος ανέλκυσης και απομάκρυνσης υφισταμένων ναυαγίων (χαρτογραφημένων)».

ΛΙΣΤΑ ΝΑΥΑΓΙΩΝ (2010) α/α 1-26».

23. Στις διατάξεις του άρθρου 86 του ν.4676/2020 (Α' 67), ορίζεται:

«Άρθρο 86 Κατάργηση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (Δ.Α.Λ.)

1. Η Δημόσια Αρχή Λιμένων (Δ.Α.Λ.) που ιδρύθηκε και λειτουργεί με τις διατάξεις των άρθρων 127 επ. του ν. 4389/2016 (Α' 94), όπως ισχύει, καθώς και τα Περιφερειακά Γραφεία αυτής, καταργούνται. Οι θέσεις προσωπικού που συστάθηκαν με την παράγραφο 8 του άρθρου 130 του ν.4389/2016 διατηρούνται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Οι προβλεπόμενες στο άρθρο 128 του ν. 4389/2016 αρμοδιότητες της Δ.Α.Λ. και των Περιφερειακών Γραφείων αυτής ασκούνται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και δύνανται να μεταβιβαστούν σε άλλα όργανα και υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με το προεδρικό διάταγμα της παραγράφου 2.

2. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται κατόπιν πρότασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθορίζονται θέματα που αφορούν στη

μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων της Δ.Α.Λ. και των Περιφερειακών Γραφείων, θέματα προσωπικού, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά στην εφαρμογή της παραγράφου 1.

3. Μέχρι την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 2, χρέη Διοικητή της Δ.Α.Λ., καθώς και των Περιφερειακών Γραφείων Δ.Α.Λ. Πειραιά και Θεσσαλονίκης, ασκεί ο Γενικός Διευθυντής της Δ.Α.Λ.

4... 5. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος τίθενται σε ισχύ με την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 2. Οι λοιπές διατάξεις του παρόντος άρθρου τίθενται σε ισχύ από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου».

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:

24. 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, ΟΛΣΤΕ 1211/2010). Σε περίπτωση κατά την οποία σε περιοχή λιμένα, σε διώρυγα ή δίαυλο παραμένουν ναυάγια που παρεμποδίζουν την προσόρμιση, την αγκυροβολία, την παραβολή ή τη χρήση των κρηπιδωμάτων, καθώς και όταν η κατάστασή τους προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, επιβάλλεται η λήψη πρόσφορων μέτρων, σύμφωνα με τις αρχές της πρόληψης και της αποκατάστασης που βρίσκουν έρεισμα στο άρθρο 24 του Συντάγματος, καθώς και για τη θεραπεία σκοπών δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ακώλυτης χρήσης του λιμένα ως δημόσιου κοινόχρηστου πράγματος (ΑΠ 2029/2014, ΣΤΕ 1820/2019, 1647/2011). Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση κατά την οποία σε περιοχή λιμένα, σε διώρυγα ή δίαυλο παραμένουν πλοία, η όλη κατάσταση

των οποίων δημιουργεί κίνδυνο βύθισης ή κίνδυνο στη ναυσιπλοΐα ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον.

25. Με τις διατάξεις του ν.2881/2001 επιδιώκεται η εξυπηρέτηση των ανωτέρω δημόσιων σκοπών. Κύρια ρύθμιση του νόμου αυτού αποτελεί η πρόβλεψη ότι οι φορείς διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων ή οι λιμενικές αρχές έχουν δικαίωμα και υποχρέωση να ενεργούν ως εντολοδόχοι του κυρίου, εφόσον αυτός αδρανεί, τις πράξεις που αποτελούν νόμιμη υποχρέωσή του. Κάθε πράξη της διαδικασίας διενεργείται μετά από πλήρη δημοσιότητα, η οποία παρέχει τη δυνατότητα στον κύριο, στον εφοπλιστή και στους δανειστές τους να προβούν οι ίδιοι στη διενέργεια των πράξεων αυτών.

26. Ειδικότερα, με τις διατάξεις των άρθρων 2 και 3 του ν.2881/2001 ιδρύεται υποχρέωση του κυρίου του ναυαγίου και του κυρίου ή του εφοπλιστή επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου να προβούν στις κατά περίπτωση πρόσφορες ενέργειες για την εξουδετέρωση του κινδύνου που συνεπάγεται για τη ναυσιπλοΐα ή και το περιβάλλον το ναυάγιο ή το πλοίο. Η ανέλκυση και απομάκρυνση είναι η κανονική λύση, χωρίς να αποκλείεται η διάλυσή του σε κομμάτια ή η ολική καταστροφή. Αντίστοιχα, θεσπίζονται δημοσίου δικαίου αρμοδιότητες του Οργανισμού, δηλαδή του νομικού προσώπου του δημόσιου τομέα ή της δημόσιας υπηρεσίας που ασκεί τη διοίκηση και τη διαχείριση του λιμένα στον οποίο βρίσκεται το πλοίο (άρθρο 1 παρ. 2) και καθορίζεται η διαδικασία κατά την οποία εξασφαλίζεται ότι ο κύριος του ναυαγίου, καθώς και 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 ναυαγίου ή του πλοίου. Η διαδικασία αρχίζει με έγγραφη πρόσκληση του Οργανισμού προς τον κύριο ή τον εφοπλιστή να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες εντός προθεσμίας που δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τους τρεις μήνες, προκειμένου για ναυάγιο και τους δυο μήνες, προκειμένου για πλοίο, δηλώνοντας συγχρόνως ότι σε διαφορετική περίπτωση θα προβεί στις ενέργειες αυτές με ευθύνη και με δαπάνες τους. Η πρόσκληση κοινοποιείται με δικαστικό επιμελητή και στους δανειστές που αναγράφονται στο ναυτικό υποθηκολόγιο ή στο βιβλίο κατασχέσεων του λιμένα νηολόγησης και, προκειμένου περί αλλοδαπού πλοίου, στους δανειστές που αναγράφονται στο βιβλίο της λιμενικής Αρχής του λιμένα όπου βρίσκεται το πλοίο. Σε

περίπτωση μη άμεσης καταβολής των δαπανών, αυτές καταλογίζονται σε βάρος των υπόχρεων και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων. Η προθεσμία μπορεί να παραταθεί μέχρι δύο μήνες ακόμα. Όταν ο υπόχρεος έχει ήδη αρχίσει να προβαίνει σε εμφανείς πράξεις για την απομάκρυνση του ναυαγίου και συντρέχουν εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να χορηγηθεί επιπλέον παράταση από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Αν ο υπόχρεος 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. Η διαδικασία ολοκληρώνεται ακόμη και με εκποίηση του ναυαγίου ή του πλοίου με δημόσιο πλειοδοτικό ή μειοδοτικό διαγωνισμό, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεσή του. Οι μονομερείς αυτές πράξεις του Οργανισμού αφορούν στη διοίκηση του λιμένα ως δημόσιου κοινόχρηστου πράγματος, συνιστούν πράξεις άσκησης δημόσιας εξουσίας και έχουν χαρακτήρα ατομικών διοικητικών πράξεων κατά των οποίων χωρεί αίτηση ακυρώσεως. Ο αρμόδιος Οργανισμός κατά την άσκησή τους ενεργεί, ανεξάρτητα από τη νομική του μορφή, ως διοικητική αρχή (ΑΠ 96/2018, 2029/2014, ΟΛΣΤΕ 1211/2010, ΣΤΕ112/2013, ΕΑΣΤΕ143/2013, 459/2012, ΕφΠειρ. 540/2011, ΝΣΚ 155/2019).

27. Με το άρθρο 4 του ν.2881/2001 θεσπίζονται αντίστοιχες υποχρεώσεις και αρμοδιότητες για τις κατά τόπο αρμόδιες λιμενικές αρχές, προκειμένου για ναυάγια και πλοία που βρίσκονται μέσα στα χωρικά ύδατα, αλλά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού Λιμένα (ΣΤΕ 1647/2011).

28. Ο χαρακτηρισμός ενός πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος ως ναυαγίου ή επικίνδυνου και επιβλαβούς αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή των διατάξεων του ν.2881/2001. Σχετικώς, καθώς και για κάθε θέμα που αφορά την ανέλκυση, απομάκρυνση ή εξουδετέρωση αυτών, προβλέπεται ως ουσιώδης τύπος της διαδικασίας έκδοσης των οικείων διοικητικών πράξεων γνωμοδότηση της Επιτροπής του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 (ΕΑ ΣΤΕ 143/2013, ΣΤΕ 1647/2011).

29. Η Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις που τη διέπουν, αποτελεί συλλογικό όργανο της διοίκησης και υπάγεται στις διατάξεις του ν.2690/1999. Η διαδικασία συγκρότησης και ο τρόπος λειτουργίας της ορίζονται με την απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με αριθμό 2123/36/2001, που

εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 (ΣΤΕ 459/2012 ΕΑ). Η συγκρότησή της γίνεται με απόφαση του φορέα στον οποίο ανήκει η αρμοδιότητα έκδοσης των διοικητικών πράξεων που προβλέπονται στις διατάξεις του νόμου αυτού (ΣΤΕ 140/2011 ΕΑ, 1647/2011). Ειδικότερα, όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρθρων 4 και 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 και άρθρο 1 παρ. 5 της υ.α. 2123/36/2001, όταν το ναυάγιο ή το πλοίο βρίσκεται σε περιοχή λιμένα, σε διώρυγα ή σε δίαυλο, αρμόδιος για τη συγκρότηση της Επιτροπής είναι ο Οργανισμός. Στην περίπτωση αυτή, Πρόεδρος της Επιτροπής ορίζεται εκπρόσωπος του Οργανισμού και γραμματέας υπάλληλός του. Εκπρόσωπος της οικείας Λιμενικής Αρχής συμμετέχει ως μέλος. Αντίστοιχα, όταν το ναυάγιο ή το πλοίο βρίσκεται στα χωρικά ύδατα, αλλά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού, αρμόδια για τη συγκρότηση της Επιτροπής είναι η οικεία Λιμενική Αρχή. Πρόεδρος της ορίζεται εκπρόσωπος της Λιμενικής Αρχής και γραμματέας υπάλληλός της. Εκπρόσωπος του Οργανισμού που έχει τη διοίκηση και διαχείριση του πλησιέστερου στη θέση του ναυαγίου λιμένα συμμετέχει σε αυτή ως μέλος.

30 Με τον όρο «Οργανισμός» στις διατάξεις του ν.2881/2001 νοείται το κατά περίπτωση αρμόδιο νομικό πρόσωπο του δημόσιου τομέα ή η δημόσια υπηρεσία που ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση λιμένα, διώρυγας ή διαύλου. Επομένως, αποτελούν «Οργανισμό», κατά την έννοια αυτή, οι Οργανισμοί Λιμένα, εφόσον διατηρείται το νομικό καθεστώς των φορέων διαχείρισης λιμένων που είχε υπόψη του ο νόμος αυτός (βλ. οικεία αιτιολογική έκθεση). Πρόκειται, δηλαδή, για νομικά πρόσωπα διφυούς χαρακτήρα και, συγκεκριμένα, εταιρίες κοινής ωφέλειας που λειτουργούν ταυτοχρόνως ως πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών και ως διοικητικές αρχές, ασκώντας πράξεις δημόσιας εξουσίας. (ΟΛΣΤΕ 1211/2010, ΕΑΣΤΕ 143/2013, 140/2011).

31. Ειδικότερα, όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά που ενδιαφέρει εν προκειμένω, με το ν.4748/1930 (Α' 166), όπως αναμορφώθηκε με τον α.ν. 1559/1950 (Α' 252) και κυρώθηκε με το ν.1630/1951 (Α' 8), ιδρύθηκε το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία "Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς", στο οποίο ανατέθηκε η διοίκηση του λιμένα. Με το άρθρο πρώτο του ν.2688/1999 (Α' 40) μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρία κοινής ωφέλειας,

με την επωνυμία "Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμη Εταιρία" και διακριτικό τίτλο "Ο.Λ.Π. Α.Ε." και λειτουργούσε προς εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Απολάμβανε διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και τελούσε υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Η εταιρία εκείνη, όπως και οι λοιποί Οργανισμοί Λιμένα, είχε διφυή χαρακτήρα και λειτουργούσε ταυτοχρόνως ως πάροχος λιμενικών υπηρεσιών και ως διοικητική αρχή, ασκώντας πράξεις δημόσιας εξουσίας. Κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων του ν.2932/2001 (Α' 145) το Ελληνικό Δημόσιο και η Ο.Λ.Π. Α.Ε. συνήψαν την από 13-2-2002 σύμβαση παραχώρησης, η οποία, όπως τροποποιήθηκε, κυρώθηκε με τα άρθρα 1 και 3 του ν. 3654/2008 (Α' 57), χωρίς να μεταβληθεί ουσιαστικά η φύση της εταιρίας (ΑΠ 2029/2014, ΟΛΣΤΕ 1211/2010, ΕΑΣΤΕ 140/2011, ΕφΠειρ. 540/2011).

32. Στη συνέχεια η Ο.Λ.Π. Α.Ε. υπήχθη στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων 2011-2015 του ν.3985/2011 και, κατ' εφαρμογή διατάξεων του ν.3986/2011, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (ΤΑΙΠΕΔ) απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο συμμετοχής και προέβη στη διεξαγωγή διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας για την ανάδειξη ιδιώτη επενδυτή. Επακολούθησε η από 24-6-2016 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε. που κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ τυπικού νόμου, από κοινού με τα προσαρτήματά της, με το άρθρο 1 του ν.4404/2016 (Α' 126). Με τα άρθρα 2 επ. του νόμου αυτού ρυθμίζονται αυτοτελώς τα σχετικά ζητήματα κατά τρόπο ταυτόσημο με τις συμβατικές ρυθμίσεις (ΟΛΣΤΕ 1076/2019 σκ.6).

33. Κατόπιν αυτών, υπό το καθεστώς που ίσχυε μέχρι την υπογραφή της από 24-6-2016 σύμβασης παραχώρησης, η Ο.Λ.Π. Α.Ε., ως εταιρία κοινής ωφέλειας που ανήκε στο δημόσιο τομέα, αποτελούσε «Οργανισμό» κατά το άρθρο 1 του ν.2881/2001 και ήταν αρμόδια για τη συγκρότηση της γνωμοδοτικής Επιτροπής του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 στο λιμάνι του Πειραιά.

34. Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αν η Ο.Λ.Π. Α.Ε. εξακολουθεί να είναι αρμόδια για τη συγκρότηση της γνωμοδοτικής Επιτροπής του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 μετά τη σύναψη της ανωτέρω σύμβασης, πρέπει να προηγηθεί η απάντηση στο δεύτερο

υποερώτημα, δοθέντος ότι η αρμοδιότητα αυτή ανήκει στο φορέα στον οποίο ανήκουν οι δημοσίου δικαίου αρμοδιότητες που ο ν.2881/2001 αναγνωρίζει υπέρ του Οργανισμού (βλ. ΣτΕ 1211/2010 ιδίως σκ. 6).

35. Με την από 24-6-2016 σύμβαση παραχώρησης το Ελληνικό Δημόσιο και η Ο.Λ.Π. Α.Ε., αφού αναγνώρισαν την ανάγκη τροποποίησης των συμβατικών προβλέψεων της υπάρχουσας μεταξύ τους σύμβασης και ανακατανομής των ρόλων, αρμοδιοτήτων και ευθυνών τους προκειμένου η Ο.Λ.Π. Α.Ε. να λειτουργεί ως ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης του λιμένα του Πειραιά (προοιμιακές σκέψεις Ζ και Η), συμφώνησαν ότι η Ο.Λ.Π. Α.Ε. αποτελεί τον ολοκληρωμένο φορέα διαχείρισης του λιμένα Πειραιά, στον οποίο παραχωρείται το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των στοιχείων που παραχωρούνται με τη σύμβαση, στα οποία περιλαμβάνεται και η θαλάσσια ζώνη του λιμένα. Συμφώνησαν, επίσης, ότι η εταιρία δεν διατηρεί, ούτε αναλαμβάνει, καθώς επίσης ότι δεν επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι διατηρεί ή αναλαμβάνει οποιοδήποτε δημοσίου δικαίου δικαίωμα μετά την κύρωση της σύμβασης με τυπικό νόμο και ότι η ψήφιση του κυρωτικού νόμου συνεπάγεται την πλήρη μεταβίβαση σε κυβερνητικό φορέα του Ελληνικού Δημοσίου των αρμοδιοτήτων της εταιρίας που έχουν κανονιστικό και ρυθμιστικό χαρακτήρα και συνιστούν άσκηση δημόσιας εξουσίας.

36. Για το λόγο αυτό, με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Παραρτήματος ΙΙ(α) της σύμβασης παραχώρησης ορίζεται ότι από την έκδοση του κυρωτικού νόμου παύουν να ισχύουν προκειμένου για την Ο.Λ.Π. Α.Ε. διατάξεις σχετικά με το δημόσιο τομέα και τις επιχειρήσεις κοινής ωφελείας και, γενικά, διατάξεις που είναι ασύμβατες με το χαρακτήρα της ως εμπορικής κερδοσκοπικής εταιρίας του ιδιωτικού τομέα. Όπως, δε, προκύπτει από το άρθρο 5 παρ. 1 περ. ε σε συνδυασμό με άρθρο 6 παρ.2 περ. ε του Παραρτήματος Ι.Ι.(α), καταργούνται διατάξεις νόμων που απονέμουν στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. οποιαδήποτε αρμοδιότητα σε σχέση με ναυάγια ή επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία μέσα στο λιμάνι του Πειραιά.

37. Με τις διατάξεις του άρθρου 5 του κυρωτικού νόμου τίθεται ερμηνευτικός κανόνας, σύμφωνα με τον οποίο η σύμβαση δεν επιτρέπεται να ερμηνεύεται κατά τρόπο που να εμποδίζει την άσκηση των αρμοδιοτήτων του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ιδίως αυτών που αφορούν την έκδοση

κανονισμών, σε σχέση με τα διοικητικά θέματα που αφορούν το λιμάνι του Πειραιά και περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τους κανόνες και τις διαδικασίες που αφορούν ναυάγια και τα επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία.

38. Κατόπιν αυτών και σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης παραχώρησης που παρατίθενται ανωτέρω, η εταιρία έπαψε να αποτελεί εταιρία κοινής ωφελείας και να ανήκει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Αποτελεί εμπορική κερδοσκοπική εταιρία που ελέγχεται μόνο ως προς την τήρηση των όρων της σύμβασης παραχώρησης και της κατά περίπτωση εφαρμοστέας νομοθεσίας και ασκεί τις δραστηριότητές της στη χερσαία ζώνη με σεβασμό στο χαρακτήρα της ως κοινόχρηστου δημόσιου πράγματος (παρ. 4.4 α), χωρίς να διατηρεί οποιοδήποτε δημόσιο διοικητικό δικαίωμα σε σχέση με τη θαλάσσια ζώνη (παρ. 4.3 δ). Δεν καθίσταται λιμενική αρχή και δεν της παρέχονται εξουσίες, αρμοδιότητες, δικαιώματα και προνόμια (παρ. 4.4 γ) που δεν συνάδουν με το χαρακτήρα της ως ανώνυμης εταιρίας με αμιγώς, πλέον, ιδιωτικό και επιχειρηματικό χαρακτήρα (ΟΛΣΤΕ 1076/2019 σκ. 13).

39. Επομένως, με την κύρωση της από 24-6-2016 σύμβασης με το ν.4404/2016 η Ο.Λ.Π. Α.Ε. έπαψε να αποτελεί «Οργανισμό» κατά την έννοια της διάταξης του άρθρου 1 του ν.2881/2001, δεν διατηρεί καμία δημοσίου δικαίου αρμοδιότητα που ο νόμος αυτός παρέχει σε Οργανισμό σε σχέση με ναυάγια και επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία και δεν είναι αρμόδια για τη συγκρότηση της Επιτροπής του άρθρου 9 παρ. 2 μετά την 24-6-2016.

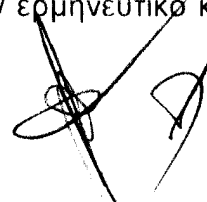
40. Εξάλλου, ούτε η οικεία Λιμενική Αρχή αποτελεί «Οργανισμό» κατά την έννοια του νόμου αυτού για τα εντός του λιμένα Πειραιά ναυάγια και πλοία, διότι δεν ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση του λιμένα. Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 4 του ν.2881/2001 και της υπουργικής απόφασης που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 7 του άρθρου 9 αυτού, οι Λιμενικές Αρχές συγκροτούν γνωμοδοτικές Επιτροπές και έχουν τις αρμοδιότητες του Οργανισμού προκειμένου για ναυάγια και πλοία που βρίσκονται έξω από τη θαλάσσια ζώνη Οργανισμού Λιμένα.

41. Με τις διατάξεις των άρθρων 127 επ. του ν. 4389/2016, και ενώ διαρκούσε το στάδιο διαπραγματεύσεων με τον ιδιώτη επενδυτή για την ιδιωτικοποίηση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. (βλ. αιτιολογική έκθεση ν.4389/2016, παρ. 7, όπου αναφέρεται «...σχέδιο σύμβασης παραχώρησης το οποίο έχει ήδη αποδεχτεί η COSCO» και σελ. 35, 36 παρ. 21), ιδρύθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων

(Δ.Α.Λ.) ως αποκεντρωμένη, αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Αποτελεί (άρθρο 128 παρ. 2) το δημόσιο φορέα που ασκεί κάθε διοικητικής φύσης εξουσία ή αρμοδιότητα που αφαιρείται από Οργανισμό Λιμένα και με διάταξη του νόμου που κυρώνει την οικεία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ αυτού και του Ελληνικού Δημοσίου περιέρχεται ειδικά στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εκτός αν οριστεί διαφορετικά με διάταξη νόμου ή αν ο Υπουργός με απόφασή του την μεταβιβάσει σε άλλο φορέα. Τέλος, τα έσοδα από τα ναυάγια του ν.2881/2001 περιλαμβάνονται στους έκτακτους πόρους της υπηρεσίας αυτής (ν. 4389/2016 άρθρ. 129 παρ. 2 περ. δ).

42. Με τη διάταξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του ν.4404/2016, καθώς και του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Παραρτήματος ΙΙ(α) της σύμβασης, οι αρμοδιότητες που προβλέπονται στις διατάξεις του ν.2881/2001 ως αρμοδιότητες του Οργανισμού παρέχονται ειδικά στο Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Οι διατάξεις αυτές πληρούν τις προϋποθέσεις εφαρμογής της παραγράφου 2 του άρθρου 128 του ν.4389/2016 και ως εκ τούτου, η άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών ανήκει στη Δ.Α.Λ., λαμβανομένου, επίσης, υπόψη ότι δεν έχει εκδοθεί το προβλεπόμενο στο άρθρο 86 παρ. 2 του ν.4676/2020 προεδρικό διάταγμα, που αποτελεί προϋπόθεση για τη θέση σε ισχύ της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου και την κατάργηση της Δ.Α.Λ. Επομένως, οι αρμοδιότητες για την εκποίηση ναυαγίου ή επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου κατά τα προβλεπόμενα στον ν.2881/2001 αναφορικά με το λιμάνι του Πειραιά, καθώς και για τη συγκρότηση της γνωμοδοτικής Επιτροπής του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001, μετά την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης με το ν. 4404/2016 ανήκουν στη Δ.Α.Λ., είτε πρόκειται για ναυάγιο που έχει εντοπισθεί και χαρτογραφηθεί έως και την 24-06-2016, είτε όχι.

43. Αντίθετη ερμηνευτική προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία οι αρμοδιότητες του Ελληνικού Δημοσίου σε σχέση με την εφαρμογή του ν.2881/2001 στο Λιμένα Πειραιά περιορίζονται στα ναυάγια που έχουν εντοπιστεί και χαρτογραφηθεί έως και την 24.6.2016 και ότι για τα λοιπά ναυάγια και για τα επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία οι οικείες δημοσίου δικαίου αρμοδιότητες ανήκουν στην Ο.Λ.Π. Α.Ε., βρίσκεται σε αντίθεση με τον ερμηνευτικό κανόνα



του άρθρου 5 του νόμου, που επιβάλλει την ερμηνεία της σύμβασης κατά τρόπο που να μην αναγνωρίζει υπέρ της εταιρίας οποιαδήποτε δημοσίου δικαίου αρμοδιότητα και να μην περιορίζει αντίστοιχη αρμοδιότητα του Ελληνικού Δημοσίου. Κυρίως, όμως, βρίσκεται σε αντίθεση με το σκοπό της ίδιας της σύμβασης, που είναι η ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των συμβαλλομένων, ώστε η εταιρία να λειτουργεί ως αμιγώς κερδοσκοπική εταιρία του ιδιωτικού δικαίου.

44. Από το συνδυασμό των όμοιων διατάξεων των παραγράφων 3 του άρθρου 4 του ν.4404/2016 και 3 του άρθρου 4 του Παραρτήματος II της σύμβασης με τις διατάξεις της παραγράφου 8.6 της σύμβασης και του Παραρτήματος 8.6 συνάγεται ότι η εταιρία, η οποία έχει αναλάβει υποχρεώσεις συντήρησης της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης, μεταξύ αυτών και υποχρέωση ανέλκυσης και απομάκρυνσης υφισταμένων ναυαγίων, δικαιούται να ζητήσει, κατά την οριζόμενη στη σύμβαση διαδικασία, και το Δημόσιο οφείλει να της αποδώσει το κόστος ανέλκυσης και απομάκρυνσης ορισμένων ναυαγίων. Πρόκειται για ρύθμιση που αφορά τις σχέσεις των συμβαλλομένων μερών και δεν απονέμει δημοσίου δικαίου αρμοδιότητες σε αμιγώς ιδιωτική εταιρία.

45. Σε κάθε περίπτωση, ζητήματα που ενδεχομένως ανακύπτουν και αφορούν τους κανόνες και τις διαδικασίες άσκησης δημόσιας εξουσίας που θα εφαρμοστούν σε σχέση με ναυάγια και επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία στο λιμάνι του Πειραιά μπορούν να ρυθμιστούν με κανονιστικές πράξεις του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 6 παρ 2 περ. ε του Παραρτήματος II(α) της σύμβασης Παραχώρησης, κατά τρόπο που να ανταποκρίνεται στο νέο νομικό καθεστώς της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Δ.Α.Λ. μέχρι την κατάργησή της, σε συνδυασμό και με τις ρυθμίσεις του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται να εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 86 παρ. 2 του ν.4676/2020.

46. Το πλοίο, ως αντικείμενο μεγάλης αξίας, είναι πολύτιμο στοιχείο για τη ναυτιλιακή επιχείρηση, τόσο ως όργανο που ασκεί τη δραστηριότητά της, όσο και γιατί στηρίζει τη φερεγγυότητά της, αφού είναι υπέγγυο στους δανειστές της και, συνήθως, αποτελεί το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο της εταιρίας του οποίου μπορούν να επιληφθούν οι δανειστές. Στο ελληνικό δίκαιο, τα πλοία, αν και κινητά, υποβάλλονται στο νομικό καθεστώς που διέπει την κατάσχεση

επί των ακινήτων (Κ.Πολ.Δ. 992 παρ. 1 εδ. β'). Λόγω της φύσης τους έχουν τεθεί στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ειδικές διατάξεις, μεταξύ των οποίων και οι διατάξεις των άρθρων των 720 και 1011, σύμφωνα με τις οποίες η κατάσχεση του πλοίου, ανεξάρτητα αν είναι αναγκαστική ή συντηρητική, συνεπάγεται δέσμευση του πλοίου, την οποία ο νόμος προσδιορίζει ως «απαγόρευση απόπλου», γνωστή και ως «κωλυσιπλοΐα». Η απαγόρευση απόπλου σημαίνει αναγκαστική ακινητοποίηση του πλοίου, δηλαδή αφαίρεση του μεγαλύτερου μέρους της ωφελιμότητάς του και, συνεπώς, παράλυση της δραστηριότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης που το χρησιμοποιεί. Αρμόδιος για την απαγόρευση είναι ο κατά τόπο λιμενάρχης. Το μέτρο αυτό, επί μεν αναγκαστικής κατάσχεσης εξυπηρετεί τους σκοπούς της αναγκαστικής εκτέλεσης προς ικανοποίηση των δανειστών από την αξία του πλοίου, επί δε συντηρητικής κατάσχεσης αποβλέπει στη διατήρηση του πλοίου ως εγγύου για την εξασφάλιση των δικαιωμάτων των δανειστών που κινδυνεύουν από την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι, δηλαδή από την εξαφάνισή του. Πρόκειται για μέτρο που έχει θεσπιστεί χάριν ιδιωτικών συμφερόντων και δεν ενδιαφέρει τη δημόσια τάξη (ΝΣΚ 404/2009 με εκεί παραπομπές, ΕφΠειρ. 520/1988, ΜονΠρΠειρ., ασφ. 1712/1987, Αλίκης Κιάντου Παμπούκη, απαγόρευση απόπλου συντηρητικώς κατεσχημένου πλοίου, Αρμ. 1995, 977επ.).

47. Οι διατάξεις των άρθρων των 720 και 1011 Κ.Πολ.Δ. είναι ενδοτικού δικαίου. Δοθέντος δε ότι το μέτρο της απαγόρευσης απόπλου είναι σκληρό και αντιοικονομικό, ο νόμος επιτρέπει τη διάσπαση της απαγόρευσης, τουλάχιστον στην περίπτωση της συντηρητικής κατάσχεσης, κατά την οποία παρέχεται η δυνατότητα στο δικαστήριο να επιτρέψει την εκτέλεση ενός ή περισσότερων πλόων με όποιους όρους θα έκρινε εύλογους και οπωσδήποτε με ασφάλιση του πλοίου για ανάλογο ποσό. Αντίστοιχη πρόβλεψη δεν υπάρχει για το αναγκαστικά κατεσχημένο πλοίο. Η δυνατότητα του αναγκαστικά κατεσχημένου πλοίου να εκτελέσει ένα ή περισσότερους πλόες εξαρτάται από τα πρόσωπα προς το συμφέρον των οποίων έχει τεθεί η απαγόρευση (κατασχόντα, δανειστές), τα οποία είναι δυνατόν να συναινέσουν εγγράφως προς τούτο και να παράσχουν ελευθεροπλοΐα (ΕφΠειρ. 520/1988, ΜονΠρΠειρ. 1712/1987 ασφ., Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, όπου ανωτέρω).

48. Κατά τα ανωτέρω, η άρση της απαγόρευσης απόπλου εξαρτάται από την πρωτοβουλία ή τη συναίνεση του οφειλέτη ή των δανειστών κατ' εκτίμηση των ιδιωτικών τους συμφερόντων. Με τη διάταξη του άρθρου 9 παρ. 2 του ν.2881/2001 εισάγεται ρύθμιση, κατά την οποία η άρση της απαγόρευσης απόπλου επιβάλλεται από το νόμο για λόγους δημοσίου συμφέροντος. Με τη διάταξη αυτή ρητά ορίζεται ότι δεσμεύσεις του ιδιωτικού δικαίου που συνεπάγονται απαγόρευση απόπλου ή άλλα βάρη και προνόμια επί του πλοίου δεν αποτελούν νομικό κώλυμα ικανό να εμποδίσει την αναγκαστική εκποίηση και απομάκρυνση του πλοίου από το θαλάσσιο περιβάλλον λιμένα κλπ (Ε.Α.ΣτΕ 140/2011, 459/2012, 460/2012). Επομένως, στην περίπτωση κατεσχημένου πλοίου, το οποίο τελεί σε απαγόρευση απόπλου και στη συνέχεια χαρακτηρίζεται ναυαγίο ή επικίνδυνο και επιβλαβές κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.2881/2001, αίρεται το διοικητικό μέτρο της απαγόρευσης απόπλου και χορηγείται άδεια να απομακρυνθεί το πλοίο από το λιμάνι, αυτοδυνάμως ή ρυμουλκούμενο, από τον κύριο του πλοίου σε εκπλήρωση της σχετικής υποχρέωσής του ή, αν αυτός αδρανεί, από τον Οργανισμό ως νόμιμο εντολοδόχο του, χωρίς να απαιτείται η συναίνεση του κατασχόντα ή των αναγγελθέντων δανειστών και χωρίς να απαιτείται η παροχή εγγύησης προς εξασφάλιση των απαιτήσεων των δανειστών. Εξάλλου, η μόνη περίπτωση που προβλέπεται υποχρέωση παροχής εγγύησης από τον υπόχρεο για τη μετακίνηση του ναυαγίου ή του πλοίου είναι εκείνη της παραγράφου 6 του ίδιου άρθρου, κατά την οποία ο υπόχρεος παρέχει εγγύηση για παραμονή του ναυαγίου ή του πλοίου για εύλογο χρονικό διάστημα σε λιμένα, διώρυγα ή δίαυλο ή αγκυροβόλιο, προκειμένου, σύμφωνα με γραπτή δήλωσή του, να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες για τη μετακίνησή του για επισκευή σε ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ή επιχείρηση ή για διάλυση.

49. Με τις διατάξεις του νόμου αυτού δεν θίγονται τα δικαιώματα των δανειστών, αλλά λαμβάνεται πρόνοια για την προστασία τους. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι (άρθρα 2 παρ. 2, 3 και 8, 3 παρ. 3 και 5, 4 παρ. 2, 5 παρ. 6) η πρόσκληση του Οργανισμού προς τον κύριο του πλοίου να προβεί στις κατά περίπτωση απαιτούμενες εργασίες ανέλκυσης και απομάκρυνσής του εκτός λιμένα κλπ επιδίδεται με δικαστικό επιμελητή και στους δανειστές που αναγράφονται στο ναυτικό υποθηκολόγιο ή στα βιβλία κατασχέσεων του

λιμένα νηολόγησης, οι οποίοι έχουν τα ίδια δικαιώματα με τον κύριο του ναυαγίου ή του πλοίου και δικαιούνται, σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας μέχρι την κατακύρωση, να αναλάβουν να εκτελέσουν ό,τι ορίζεται στην πρόσκληση καταθέτοντας εγγύηση για την κάλυψη των δαπανών. Τέλος, όπως συνάγεται από το συνδυασμό της παραγράφου 5 του άρθρου 2 με το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν.2881/2001, επί πλειστηριασμού ναυαγίου ή επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου το πλειστηρίασμα κατατίθεται στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων μετά την αφαίρεση των δαπανών εκποίησης προσυμφωνημένων κατά 10% και ειδοποιούνται οι δανειστές και, εφόσον πρόκειται για αναγκαστικά κατεσχημένο πλοίο, και ο υπάλληλος του πλειστηριασμού, ο οποίος ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Πολ.Δ. που αφορούν την αναγγελία και τη διανομή του πλειστηριάσματος. Εξυπακούεται ότι η πρόβλεψη αυτή έχει πεδίο εφαρμογής μόνο όταν υπάρχει πλειστηρίασμα και δεν εφαρμόζεται επί μειοδοτικού διαγωνισμού ή απομάκρυνσης του πλοίου από τον κύριο, τον εφοπλιστή, τον Οργανισμό ή δανειστή χωρίς διαγωνισμό.

50. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 9 παρ. 2 του ν.2881/2001 και των διατάξεων του άρθρων 720 και 1011 Κ.Πολ.Δ. είναι διαφορετικό. Οι νεότερες διατάξεις ρυθμίζουν ειδική περίπτωση, κατά την οποία τόσο ο οφειλέτης, όσο και οι δανειστές, αμελούν επί μακρόν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους ή να ασκήσουν τα δικαιώματά τους, με αποτέλεσμα το υπέγγυο πλοίο να καταστεί ναυάγιο ή επικίνδυνο για το περιβάλλον ή την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και να απαιτείται ανάληψη δράσης από αρμόδιο δημόσιο φορέα για τη θεραπεία του διακυβευόμενου δημόσιου συμφέροντος. Ειδικότερες προβλέψεις του ν.2881/2001 (τήρηση δημοσιότητας, δυνατότητα ανάληψης δράσης μέχρι και πριν την ολοκλήρωση της όλης διαδικασίας, διανομή πλειστηριάσματος κατά τις διατάξεις του Κ.Πολ.Δ. εφόσον υπάρξει πλειστηρίασμα) αποσκοπούν στην προστασία των δικαιωμάτων των προσώπων, η αδράνεια των οποίων κατέστησε αναγκαία τη διοικητική δράση.

51. Κατά μια άποψη που αποτυπώνεται σε έγγραφο της Διοίκησης (Κ.Λ.Π.), η ανωτέρω ερμηνευτική προσέγγιση παρέχει «ασυλία» στους οφειλέτες, διότι καθιστά δυνατό να πάρουν το πλοίο, για το οποίο, διαφορετικά, δεν χορηγείται απόπλους και να το εξαφανίσουν χωρίς να δοθεί άλλη εγγύηση

στους δανειστές προς εξασφάλιση των απαιτήσεών τους. Η άποψη αυτή παραβλέπει, κατ' αρχήν, ότι η πρόσκληση προς τον κύριο επιδίδεται με δικαστικό επιμελητή σε όλους τους δανειστές, στους οποίους παρέχεται το δικαίωμα να αναλάβουν οι ίδιοι να εκτελέσουν τις εργασίες απομάκρυνσης του πλοίου που αναγράφονται στην πρόσκληση και να κάνουν ό,τι απαιτείται προς διαφύλαξη των δικαιωμάτων τους. Οι δανειστές στους οποίους κοινοποιείται η πρόσκληση, σταθμίζοντας οι ίδιοι τα συμφέροντά τους, έχουν το δικαίωμα να στραφούν κατά της πρόσκλησης και να ζητήσουν την ακύρωσή της, καθώς επίσης να ζητήσουν δικαστική προστασία με τη λήψη συγκεκριμένων, πρόσφορων κατά περίπτωση, μέτρων.

52. Σε κάθε περίπτωση, η στάθμιση των εκατέρωθεν συμφερόντων, αφενός οικονομικών συμφερόντων των δανειστών, ιδιωτών και Δημοσίου και αφετέρου του δημοσίου συμφέροντος, γίνεται από το νομοθέτη. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι (ν.2881/2001 άρθρο 2 παρ. 5) επί πλειστηριασμού του ναυαγίου ή του επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου, ο πλειοδότης το αποκτά ελεύθερο από κάθε δικαίωμα τρίτου και μπορεί να προβεί στις κατά περίπτωση προβλεπόμενες ενέργειες για τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου, ώστε να είναι εφικτή η απομάκρυνσή του, χωρίς να απαιτείται βεβαίωση μη οφειλής στο Δημόσιο ή το NAT. Δοθέντος δε ότι ο πλειστηριασμός δεν είναι η πρώτη επιλογή του νομοθέτη, ενώ ο πρώτος που καλείται να απομακρύνει το ναυάγιο ή το πλοίο με δικές του δαπάνες είναι ο κύριος ή ο εφοπλιστής και, εφόσον αυτός αδρανεί, ο Οργανισμός ως εντολοδόχος του, δεν νοείται να τίθενται ερμηνευτικά πρόσθετες προϋποθέσεις στον κύριο ή στον εντολοδόχο του Οργανισμό για την απομάκρυνση του πλοίου από αυτές που αξιώνει ο νόμος σε περίπτωση πλειστηριασμού.

53. Κατά την οικεία αιτιολογική έκθεση, η πρόβλεψη αυτή αποτελεί τον προσφορότερο τρόπο επίτευξης του σκοπού του νόμου, δοθέντος ότι στις πλείστες των περιπτώσεων πρόκειται για πλοία για τα οποία δεν εκδηλώνει ενδιαφέρον ούτε ο κύριος, ούτε οι δανειστές και τα οποία έχουν περιέλθει στην κατάσταση αυτή μετά την επιβολή κατάσχεσης και την συνεπεία αυτής, σε συνδυασμό με την αδράνεια οφειλέτη και δανειστή ή την έλλειψη ενδιαφέροντος προς πλειοδοσία ή μειοδοσία, μακρά ακινησία. Η διατήρηση

της κατάστασης αυτής συνεπάγεται αύξηση των οφειλών και μείωση της αξίας του πλοίου.

54. Το ανωτέρω ζήτημα δεν έχει αντιμετωπιστεί από τη νομολογία, παρά περιπτώσιολογικά (ΣτΕ ΕΑ459/2012). Ειδικότερα, σχετικά με το συγκεκριμένο πλοίο, έχουν γίνει δεκτά τα εξής: Ο Εισαγγελέας Πρωτοδικών Πειραιά, από τον οποίο ζήτησε γνωμοδότηση ο Κεντρικός Λιμενάρχης Πειραιά, αφού δήλωσε ότι δεν είναι αρμόδιος για το ζήτημα, εξέφρασε την άποψη ότι η δυνατότητα ελευθεροπλοΐας του πλοίου, στο οποίο έχει επιβληθεί κατάσχεση και κηρυχθεί επικίνδυνο και επιβλαβές, τελεί υπό τον όρο της καταβολής εγγύησης και εντός της περιφέρειας ευθύνης της λιμενικής αρχής, προκειμένου να επιτευχθεί τόσο ο σκοπός της απομάκρυνσης του επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου όσο και ο αντίστοιχος της διασφάλισης του ελέγχου της αναγκαστικής κατάσχεσης επ' αυτού (βλ. ΣτΕ ΕΑ 460/2012). Με την 460/2012 απόφαση της Επιτροπής Αναστολών του ΣτΕ, το δικαστήριο διέταξε να επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου με πράξη του Κ.Λ.Π. και εκτός περιοχής λιμεναρχείου, αφού προηγουμένως κατατεθεί εγγύηση, το ύψος της οποίας θα καθοριζόταν με πράξη της Ο.Λ.Π. Α.Ε. σύμφωνα με τις απαιτήσεις της για τις οποίες είχε επιβάλει αναγκαστικές κατασχέσεις. Στη συνέχεια εκδόθηκε η ΣτΕ112/2013, με την οποία απορρίφθηκε αίτηση ακυρώσεως κατά πράξης του Κ.Λ.Π., με την οποία δεν επιτράπηκε στην εν λόγω ναυτική εταιρία να απομακρύνει το πλοίο από το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά και να το μεταφέρει ρυμουλκούμενο στην Τουρκία προς επισκευή, με την αιτιολογία ότι ο Κ.Λ.Π. δεσμευόταν από τις εκτελεστές διοικητικές πράξεις της Ο.Λ.Π. Α.Ε., με τις οποίες αυτή, ως αρμόδιος Οργανισμός, καθόρισε τις επιτρεπτές ενέργειες απομάκρυνσης του πλοίου μόνο εντός των ορίων της περιοχής ευθύνης του Κ.Λ.Π.. Επακολούθησε η ΣτΕ3074/2014, με την οποία απορρίφθηκε αίτηση ακυρώσεως της εταιρίας κατά πράξης της Ο.Λ.Π. Α.Ε., με την οποία καθόρισε τις επιτρεπτές ενέργειες απομάκρυνσης του πλοίου μόνο εντός ελληνικών χωρικών υδάτων, με την αιτιολογία ότι η πράξη αυτή δεν αποτελεί ατομική εκτελεστή πράξη, διότι δεν εκδόθηκε με βάση τις διατάξεις του ν.2881/2001 από την Ο.Λ.Π. Α.Ε., ως ασκούσα τη διοίκηση και διαχείριση του λιμένα, αλλά ως δανειστή απαιτήσεων, κυρίως, από την επιβολή δικαιωμάτων προμνοδέτησης.

55. Κατόπιν των ανωτέρω και εφόσον, όπως αναφέρεται στα έγγραφα του ερωτήματος και γίνεται δεκτό με την απόφαση 344/2018 της Επιτροπής Αναστολών του ΣτΕ., πρόκειται για πλοίο που κατασχέθηκε αναγκαστικά το 2008, χαρακτηρίστηκε επικίνδυνο και επιβλαβές το 2010, αντιμετωπίστηκε ως ναυάγιο το 2019 και οι πράξεις με τις οποίες κρίνεται επιβεβλημένη η απομάκρυνσή του από το λιμένα Πειραιά, καθώς και οι διακηρύξεις πλειοδοτικών και μειοδοτικού διαγωνισμού, όπως αναλυτικά αναγράφονται στην ανωτέρω απόφαση, έχουν κοινοποιηθεί με δικαστικό επιμελητή στους δανειστές που αναγράφονται στο ναυτικό υποθηκολόγιο ή στα βιβλία κατασχέσεων του λιμένα νηολόγησης, στους οποίους γνωστοποιήθηκε και η πρόθεση της πλοιοκτήτριας να προβεί σε διάλυση του πλοίου, είναι νόμιμη η χορήγηση απόπλου για την πραγματοποίηση των εργασιών διάλυσης του πλοίου.

Απάντηση

56. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στο ερώτημα που υποβλήθηκε το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ') γνωμοδοτεί ομόφωνα ως εξής:

α) Στο πρώτο υποερώτημα: Η Ο.Λ.Π. Α.Ε., ως εταιρία κοινής ωφέλειας που ανήκε στο δημόσιο τομέα, ήταν αρμόδια για τη συγκρότηση της γνωμοδοτικής Επιτροπής του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 στο λιμάνι του Πειραιά μέχρι την πλήρη ιδιωτικοποίησή της με την από 24-06-2016 σύμβαση που κυρώθηκε με το ν. 4404/2016. Από το χρονικό αυτό σημείο και μετά, η αρμοδιότητα αυτή ανήκει στη Δημόσια Αρχή Λιμένων.

β) Στο δεύτερο υποερώτημα: Οι αρμοδιότητες για την εκποίηση ναυαγίου ή επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου κατά τα προβλεπόμενα στον ν.2881/2001 αναφορικά με το λιμάνι του Πειραιά, είτε πρόκειται για ναυάγιο που έχει εντοπισθεί και χαρτογραφηθεί έως και την 24-06-2016, είτε πρόκειται για οποιοδήποτε μη χαρτογραφημένο ναυάγιο ή επικίνδυνο και επιβλαβές πλοίο πριν ή μετά την 24-6-2016, ανήκουν στη Δημόσια Αρχή Λιμένων.

γ) Στο τρίτο υποερώτημα: Η χορήγηση, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν.2881/2001, άδειας απόπλου (είτε με ίδια μέσα είτε ρυμουλκούμενου) για οποιονδήποτε λόγο (ακόμη και για διάλυση αυτού) προς λιμένα είτε αλλοδαπής είτε ημεδαπής σε πλοίο, του οποίου η απομάκρυνση από το λιμάνι, όπου βρίσκεται, έχει κριθεί επιβεβλημένη κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.2881/2001, είναι νόμιμη παρά τα επιβληθέντα σε αυτό βάρη,

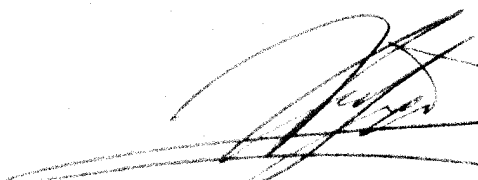
εφόσον έχουν τηρηθεί οι απαιτούμενες διατυπώσεις δημοσιότητας, εφόσον, δηλαδή, η πρόσκληση που απευθύνεται προς τον κύριο ή τον αντιπρόσωπό του έχει επιδοθεί με δικαστικό επιμελητή και προς τους δανειστές που αναγράφονται στο ναυτικό υποθηκολόγιο ή στο βιβλίο κατασχέσεων του λιμένα νηολόγησης και, αν πρόκειται για ναυάγιο αλλοδαπού πλοίου, στους δανειστές που αναγράφονται στο βιβλίο της Λιμενικής Αρχής του λιμένα όπου βρίσκεται το ναυάγιο, προς ενημέρωσή τους με τον τρόπο αυτό και για το σκοπό απόπλου.-

Θ Ε Ω Ρ Η Θ Η Κ Ε

Αθήνα, 31 -5-2020

Η Πρόεδρος

Η Εισηγήτρια


Χρυσαφούλα Α. Αυγερινού

Αντιπρόεδρος ΝΣΚ




Αικατερίνη Ι. Γρηγορίου

Νομική Σύμβουλος του Κράτους