



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησης 26/2021

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

(Τμήμα Δ')

Συνεδρίαση της 16^{ης} Φεβρουαρίου 2021

Σύνθεση:

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

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

Εισηγήτρια: Αικατερίνη Γρηγορίου, Νομική Σύμβουλος του Κράτους.

Αριθμός Ερωτήματος: Το έγγραφο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής/Κλάδος Ναυτιλίας/ Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος/Τμήμα Α' με αριθμό πρωτοκόλλου 2261.4-5/1167/21/08-01-2020, όπως συμπληρώθηκε με το 2261.4-5/4614/21/20-01-2021 όμοιο, καθώς και με το έγγραφο του Κεντρικού Λιμεναρχείου Ελευσίνας με αριθμό πρωτοκόλλου 2262.4/143/19-1-2021.

Ερώτημα: α) Εάν ο Δ.Τ., μοναδικός εξ αδιαθέτου κληρονόμος του Γ.Τ., πλοιοκτήτη του Ρ/Κ «ΚΛΑΙΡΗ Τ» ΝΠ 8983, αποβιώσαντος την 21-05-2018, θεωρείται υπαίτιος, με βάση τα άρθρα 11 και 12 του π.δ. 55/1998 για την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης από το πλοίο αυτό στη Βλύχα Ελευσίνας την 10-11-2019 και τη μη λήψη κατάλληλων και αναγκαίων μέτρων για την αποφυγή της, προκειμένου να του επιβληθούν οι

προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις και να του καταλογισθούν οι δαπάνες απορρύπανσης του Ελληνικού Δημοσίου ή εάν θα πρέπει η πράξη αποδοχής κληρονομιάς του εν λόγω πλοίου να καταχωρηθεί στα νηολόγια προκειμένου ο κληρονόμος να καταστεί κύριος του πλοίου και επομένως πλοιοκτήτης ώστε να του επιβληθούν οι προαναφερθείσες κυρώσεις και να του καταλογισθούν οι δαπάνες απορρύπανσης του Ελληνικού Δημοσίου, β) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο σκέλος του ανωτέρω ερωτήματος, ποιος πρέπει να θεωρείται ο υπαίτιος στον οποίο πρέπει να επιβληθούν οι προαναφερθείσες κυρώσεις και να του καταλογισθούν οι δαπάνες απορρύπανσης του Ελληνικού Δημοσίου.

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

Ιστορικό

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

1. Την 11-4-2006 το Ρ/Κ-Ε/Φ (ρυμουλκό εφοδιαστικό) «ΚΛΑΙΡΗ Τ» ΝΠ8983 έκλεισε το ναυτολόγιο και έκτοτε παρέμενε ελλιμενισμένο στη θέση «Βλύχα» λιμένα Ελευσίνας, χώρο αρμοδιότητας της «Οργανισμός Λιμένα Ελευσίνας Α.Ε.» (στο εξής Ο.Λ.Ε. Α.Ε.), χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα. (βλ. έγγραφο NAT με αριθμό πρωτοκόλλου 103002/11-4-2006).
2. Την 25-10-2016 η αρμόδια για θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων και πλοίων γνωμοδοτική επιτροπή του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 προέβη στο χαρακτηρισμό του πλοίου αυτού ως επικίνδυνου για τη ναυσιπλοΐα και την ασφάλεια του λιμένα Ελευσίνας και επιβλαβούς για το περιβάλλον.
3. Την 4-10-2017 η Ο.Λ.Ε. Α.Ε. επέδωσε στον Γ.Τ., πλοιοκτήτη, την από 2-10-2017 και με αριθ. πρωτ. 6501/3-10-2017 εξώδικη πρόσκληση και τον κάλεσε να προβεί στην

απομάκρυνση ή εξουδετέρωση του πλοίου εντός τριάντα ημερών, πλην όμως αυτός δεν ανταποκρίθηκε (βλ. 2131.14/3869/4-12-2018 έγγραφο Κεντρικού Λιμεναρχείου Ελευσίνας).

4. Την 21-05-2018 ο πλοιοκτήτης αποβίωσε και οι εγγύτεροι συγγενείς του, σύζυγος και θυγατέρα, αποποιήθηκαν την κληρονομιά (βλ. κατωτέρω σκ. 8).

5. Την 10-11-2019, και ενώ το πλοίο παρέμενε στην ανωτέρω θέση, ημιβυθίστηκε προκαλώντας ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον από πετρελαιοειδή που διέφυγαν στη θάλασσα. Κατά το χρόνο εκείνο, σύμφωνα με έγγραφο του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά /Τομέας Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων με αριθμό πρωτοκόλλου Φ.2214/1316/ 19/4509/12-11-2019, στα δημόσια βιβλία εξακολουθούσε να εμφανίζεται ως πλοιοκτήτης ο αποβιώσας, ενώ κανένα βάρος δεν ήταν γραμμένο στο πλοίο. Η Ο.Λ.Ε. Α.Ε., στο πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου 5 του ν. 2252/1994 και του π.δ.11/2002, καθόσον το περιστατικό έλαβε χώρα σε περιοχή αρμοδιότητάς της, έλαβε όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, αναθέτοντας τις εργασίες απορρύπανσης σε ιδιωτική εταιρεία. Η καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης ολοκληρώθηκε και έγινε απάντληση υδάτων από το πλοίο, το οποίο επανήλθε στην αρχική του θέση.

6. Την 29-11-2019 διενεργήθηκε ανοιχτός μειοδοτικός διαγωνισμός για την εκποίηση, απομάκρυνση εκτός λιμένα Ελευσίνας ή την εξουδετέρωση του ως άνω επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου. Μειοδότης αναδείχτηκε η εταιρεία «ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ» (βλ. έγγραφο του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, Τομέας Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων με αριθμό Φ.2214/482/20/28-4-2020, στο οποίο αναφέρεται ότι σύμφωνα με το ν.2881/2001 ο μειοδότης θεωρείται ότι από την κατακύρωση παραλαμβάνει την κυριότητα ελεύθερη από κάθε δικαίωμα τρίτου, καθώς επίσης ότι η κατακύρωση τελεί υπό τη διαλυτική αίρεση της μη εμπρόθεσμης απομάκρυνσης του πλοίου).

7. Το Δ.Σ. της Ο.Λ.Ε. Α.Ε. κατά την 329^η συνεδρίασή του της 23-12-2019 ενέκρινε το από 29-11-2019 πρακτικό της Επιτροπής Διαγωνισμού, αφού έλαβε υπόψη του, μεταξύ άλλων, (α/α 1) ότι η διαδικασία έχει έρεισμα το ν.2881/2001, (α/α 19) ότι την 6-12-2019 η Ο.Λ.Ε. Α.Ε. με ηλεκτρονικό μήνυμα με αριθ. πρωτ. 11891/6-12-2019 κάλεσε τον Δ.Τ. ως μοναδικό εξ αποποιήσεων κληρονόμο να δηλώσει το ενδιαφέρον του για την απομάκρυνση του πλοίου με ίδια μέσα και έξοδα από τον λιμένα σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 3 παρ. 5 και 2 παρ. 8 του ν.2881/2001, (α/α20) ότι με την από 10-12-2019 εξώδικη δήλωσή της η Ο.Λ.Ε. Α.Ε. κάλεσε εκ νέου τον Δ.Τ. να της γνωρίσει εντός δυο ημερών αν προτίθεται να ασκήσει τα ως άνω δικαιώματά του και (α/α 21) ότι ο Δ.Τ. με το από 12-12-2019 εξώδικο προς την Ο.Λ.Ε. Α.Ε. δήλωσε ότι δεν προτίθεται να αναλάβει με ίδια μέσα και έξοδα την απομάκρυνση του πλοίου.

8. Με τη με αριθμό 2454/10-02-2020 δήλωση αποδοχής κληρονομιάς που συνέταξε η Συμβολαιογράφος Πειραιά Άννα Κλαυδία Εράσμου Κωνσταντίνου, ο Δ.Τ., αδελφός του αποβιώσαντος πλοιοκτήτη Γ.Τ. και μόνος εξ αδιαθέτου κληρονόμος, αποδέχτηκε την κληρονομιά, στην οποία περιλαμβάνεται και το εν λόγω πλοίο. Ειδικότερα, όπως εκτίθεται στη δήλωση, ο Γ.Τ. αποβίωσε την 21-05-2018. Την 12-9-2018 η σύζυγος και η κόρη του θανόντος αποποιήθηκαν την εξ αδιαθέτου κληρονομιά. Στη συνέχεια δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση του Ειρηνοδικείου Αθηνών (πρακτικά 5366/23-10-2018) η από 9-6-2017 ιδióγραφη διαθήκη, με την οποία ο θανών κατέλειπε στην κόρη του την ακίνητη περιουσία του κατά πλήρες δικαίωμα κυριότητας και στη σύζυγό του την κινητή περιουσία, συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων που του ανήκαν. Την 3-12-2018 η σύζυγος και η κόρη αποποιήθηκαν την εκ διαθήκης κληρονομιά και την 4-12-2018 η θυγατέρα αποποιήθηκε την κληρονομιά που περιήλθε σε αυτή λόγω της αποποίησης της μητέρας της. Στη θέση τους υπεισιήλθαν οι αμέσως επόμενοι εξ αδιαθέτου κληρονόμοι, οι οποίοι όλοι, πλην του Δ.Τ., αποποιήθηκαν το κληρονομικό τους δικαίωμα. Οι οικείες εκθέσεις αποποίησης μνημονεύονται στη δήλωση και έχουν συνταχθεί από 11-12-2018 μέχρι 11-6-2019. Στη δήλωση αποδοχής αναφέρεται, επίσης, ότι προσαρτάται το 15541/16-10-2019 πιστοποιητικό του Πρωτοδικείου Αθηνών περί μη κατάθεσης αγωγής αμφισβήτησης κληρονομικού δικαιώματος, καθώς και η από 3-12-

2019 δήλωση φόρου κληρονομιάς. Σύμφωνα με τη δήλωση η κληρονομιά αποτελείται από τα ρυμουλκά πλοία ΑΧΙΛΛΕΑΣ, ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ και ΚΛΑΙΡΗ Τ.

9. Με το 2261.3/4108/19/30-12-2019 έγγραφό του το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ελευσίνας ζήτησε την παροχή οδηγιών από την ερωτώσα Υπηρεσία αναφορικά με το εάν η Ο.Λ.Ε. ΑΕ μπορεί να θεωρηθεί κύριος του εν λόγω πλοίου προκειμένου να επιβληθούν οι εκ του νόμου διοικητικές κυρώσεις για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης και να καταλογιστούν οι δαπάνες απορρύπανσης, σύμφωνα με το π.δ. 55/1998. Επ' αυτού η ερωτώσα Υπηρεσία απάντησε αρνητικά.

10. Περαιτέρω και λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις των άρθρων 11 παρ. 1, 12 παρ. 1 και 14 παρ. 8 και 9 του π.δ. 55/1998, των άρθρων 1711, 1846, 1198 Α.Κ. και του άρθρου 8 ΚΙΝΔ, οι οποίες παρατίθενται κατωτέρω, καθώς και των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 παρ. 10 του ν.4037/2012, οι οποίες διέπουν την ευθύνη νομικού προσώπου σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης, η ερωτώσα Υπηρεσία διατυπώνει την εξής άποψη: Σύμφωνα με το άρθρο 8 ΚΙΝΔ, οι διατάξεις των άρθρων 1192-1195 και 1199-1204 ΑΚ. εφαρμόζονται αναλόγως και επί πλοίων. Συνεπώς, κατ' αναλογική εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 1193 ΑΚ, η πράξη αποδοχής κληρονομιάς που αφορά σε πλοίο πρέπει να καταχωρείται στο νηολόγιο προκειμένου ο κληρονόμος να καταστεί κύριος του πλοίου και πλοιοκτήτης. Επομένως, η απόκτηση της κυριότητας επί του πλοίου από τον κληρονόμο συντελείται με την καταχώρηση της πράξης αποδοχής κληρονομιάς στο νηολόγιο. Για το λόγο αυτό, δεν μπορούν να επιβληθούν διοικητικές κυρώσεις για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης και μη λήψη κατάλληλων και αναγκαίων μέτρων για την αποφυγή της, ούτε να καταλογιστούν οι δαπάνες απορρύπανσης του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με το π.δ. 55/1998, στον κληρονόμο του αποβιώσαντος Δ.Τ., διότι αυτός δεν έχει καταστεί κύριος και πλοιοκτήτης του πλοίου, καθώς δεν έχει πραγματοποιηθεί η πράξη καταχώρησης της αποδοχής κληρονομιάς στο νηολόγιο. Εξάλλου, σύμφωνα με τις πιο πάνω διατάξεις, διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται και δαπάνες καταλογίζονται σε αυτόν που υπαίτια προκάλεσε την ρύπανση και στους ευθυνόμενους εις ολόκληρον με αυτόν. Κατόπιν αυτών τέθηκε το υπό κρίση ερώτημα.

Νομοθετικό Πλαίσιο

11. Στα άρθρα 11 παρ. 1, 12 παρ. 1 και 2, 13 παρ. 1 και 14 παρ. 1 και 6-9 του π.δ. 55/1998, «Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος», Α΄ 58, με το οποίο οι διατάξεις του ν.743/77 και των τροποποιήσεών του κωδικοποιήθηκαν σε ενιαίο κείμενο και μεταγλωττίστηκαν στη δημοτική, ορίζεται:

«Άρθρο 11

(άρθρο δέκατο παρ. 11 ν.2252/94)

Υποχρεώσεις υπευθύνων ρύπανσης

1. Σε περίπτωση ρύπανσης ή πιθανού κινδύνου πρόκλησης αυτής, ο πλοίαρχος και ο εκπρόσωπος του πλοίου, ο προϊστάμενος ή διευθυντής της εγκατάστασης, καθώς και οι τυχόν εντεταλμένοι υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως το περιστατικό στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στο Υπουργείο και να λάβουν άμεσα κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτροπή, περιορισμό και αντιμετώπιση της ρύπανσης, ενεργώντας σύμφωνα με τα υφιστάμενα σχέδια αντιμετώπισης της ρύπανσης. Σε περίπτωση που για οποιοδήποτε λόγο αυτός που προκάλεσε τη ρύπανση, οι συνυπεύθυνοι και οι τυχόν εντεταλμένοι αδυνατούν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα στην έκταση που απαιτείται, υποχρεούνται να αναθέτουν αμέσως τις εργασίες αυτές σε αναγνωρισμένες επιχειρήσεις αντιμετώπισης της ρύπανσης, ευθυνόμενοι επιπρόσθετα για τις συνέπειες κάθε καθυστέρησης. 2...».

«Άρθρο 12

(άρθρο δέκατο παρ. 12 ν. 2252/94)

Εξασφάλιση απαιτήσεων

1. Για την αποκατάσταση ζημιών που έχουν προκληθεί από ρύπανση, καθώς και για τις δαπάνες που έχουν γίνει για την αποτροπή ή την εξουδετέρωση αυτής, υπεύθυνος είναι αυτός που προκάλεσε υπαίτια τη ρύπανση και μαζί με αυτόν ευθύνονται σε ολόκληρο και οι παρακάτω : (α) Για πλοία και δεξαμενόπλοια, ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής του πλοίου στην Ελλάδα και για πλοία και δεξαμενόπλοια που ανήκουν σε Ανώνυμες Εταιρείες και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτής. (β)...

2. Οι δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν το Δημόσιο και οι Ο.Τ.Α. για την αποτροπή ή την αντιμετώπιση της ρύπανσης καταλογίζονται με αιτιολογημένη απόφαση της Αρχής, που εκδίδεται σε βάρος του υπεύθυνου που προκάλεσε τη ρύπανση και των συνυπευθύνων σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του παρόντος νόμου. 3...».

« Άρθρο 13

(άρθρο ένατο παρ. Ι β ν. 1147/81 και άρθρο μόνο π.δ. 86/97)

Κυρώσεις

1. Οι παραβάτες του παρόντος Νόμου, της «Σύμβασης» και των Προεδρικών Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτών, τιμωρούνται ποινικά, διοικητικά και πειθαρχικά ως εξής :(α)...

(β) Διοικητικές κυρώσεις

(i) Υπαίτιοι ρύπανσης της θάλασσας ή των ακτών τιμωρούνται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής με πρόστιμο... (iii) Για την καταβολή των κατά το στοιχείο αυτό επιβαλλόμενων προστίμων ευθύνονται σε ολόκληρο τα αναφερόμενα στο άρθρο 12 παρ. 1 πρόσωπα».

« Άρθρο 14

(άρθρο δέκατο παρ. 13, 14 και 15 ν.2252/94 και άρθρο 1 παρ. 8 ν.2412/96)

Διαδικασία διαπίστωσης παραβάσεων για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων και άσκηση ενδίκων μέσων

1. Η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων (προστίμου), αρχίζει από την βεβαίωση της παράβασης από το όργανο που τη διαπιστώνει, το οποίο συντάσσει υποχρεωτικά πλήρη έκθεση σχετικά με αυτήν. Η έκθεση αυτή αποτελεί απόδειξη της παράβασης...

6. Το πρόστιμο επιβάλλεται με αιτιολογημένη απόφαση της αρμόδιας Αρχής, μετά από έγγραφη κλήτευση του παραβάτη, ο οποίος καλείται σε απολογία...

7. Σε περίπτωση αδυναμίας ανεύρεσης του παραβάτη για οποιονδήποτε λόγο, καλείται για την παροχή εξηγήσεων σχετικά με την παράβαση ο εκάστοτε Πλοίαρχος του πλοίου ή ο Πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο εκπρόσωπός τους.

8. Η διοικητική απόφαση που επιβάλλει την κύρωση εκδίδεται, όχι μόνο κατά του υπαίτιου της παράβασης, αλλά και εναντίον όλων των κατά το άρθρο 12 του παρόντος συνυπευθύνων για την καταβολή του επιβαλλομένου προστίμου.

9. Αν για οποιονδήποτε λόγο δεν είναι δυνατή η έκδοση της απόφασης κατά του υπαίτιου της παράβασης, η διαδικασία προχωρεί και η απόφαση εκδίδεται κατά των υπολοίπων συνυπευθύνων του άρθρου 12....».

12. Στις διατάξεις των άρθρων 2 και 3 του ν.2881/2001, «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις», Α΄16, ορίζεται:

«Άρθρο 2 Ναυάγια σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους

1. Ο κύριος ναυαγίου, το οποίο αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα 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...

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....

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...

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..».

« 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 ναυσιπλοΐα 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.

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

13. Στα άρθρα 6 και 8 του ν.3816/1958, «Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου», Α' 32, ορίζεται:

« Άρθρον 6.

Προς μεταβίβασιν της κυριότητος πλοίου απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου και του αποκτώντος ότι δια νόμιμόν τινα αιτίαν μετατίθεται εις αυτόν η κυριότης. Η συμφωνία γίνεται εγγράφως και υποβάλλεται εις καταχώρισιν εν τω νηολογίω. Άνευ της κατά το προηγούμενον εδάφιον εγγραφής δεν επέρχεται η μεταβίβασις της κυριότητος του πλοίου».

« Άρθρον 8.

Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως αι διατάξεις των άρθρων 1192 έως 1195, 1197 και 1199 έως 1204 του Α.Κ.».

14. Στα άρθρα 1193, 1195, 1199, 1710, 1711 και 1846 του Αστικού Κώδικα ορίζεται:

« Άρθρο 1193 Αποδοχή κληρονομίας ή κληροδοσίας

Μεταγράφεται επίσης στο γραφείο μεταγραφών της περιφέρειας του ακινήτου κάθε αποδοχή κληρονομίας ή κληροδοσίας, εφόσον μ' αυτήν περιέρχεται στον κληρονόμο ή στον κληροδόχο ακίνητο της κληρονομίας ή εμπράγματο δικαίωμα πάνω σ' αυτό ή εμπράγματο δικαίωμα πάνω σε ξένο ακίνητο ή καταργείται τέτοιο δικαίωμα. Για τη μεταγραφή απαιτείται να βεβαιωθεί ο θάνατος του κληρονομούμενου».

« Άρθρο 1195

Η μεταγραφπτέα αποδοχή κληρονομίας ή κληροδοσίας πρέπει να προκύπτει από δημόσιο έγγραφο. Αντί για την αποδοχή της κληρονομίας μπορεί να μεταγραφεί το κληρονομητήριο».

« Άρθρο 1199 Κυριότητα κληρονόμου ή κληροδόχου

Με τη μεταγραφή κατά το άρθρο 1193 η κυριότητα ή άλλο εμπράγματο δικαίωμα πάνω σε ακίνητο θεωρούνται ότι περιήλθαν στον κληρονόμο ή τον κληροδόχο από το θάνατο του κληρονομούμενου, με την επιφύλαξη των διατάξεων για την αναβλητική αίρεση ή προθεσμία».

«Άρθρο 1710 Έννοια

Κατά το θάνατο του προσώπου η περιουσία του ως σύνολο (κληρονομία) περιέρχεται από το νόμο ή διαθήκη σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα (κληρονόμοι)...».

«Άρθρο 1711

Κληρονόμος μπορεί να γίνει εκείνος που κατά το χρόνο της επαγωγής βρίσκεται στη ζωή ή έχει συλληφθεί... Χρόνος της επαγωγής είναι ο χρόνος θανάτου του κληρονομούμενου».

«Άρθρο 1846 Αυτοδίκαιη κτήση

Ο κληρονόμος αποκτά αυτοδικαίως την κληρονομία, μόλις γίνει η επαγωγή, με την επιφύλαξη της διάταξης του άρθρου 1198».

Ερμηνεία και εφαρμογή διατάξεων

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

15. Από τις διατάξεις των άρθρων 12 και 13 του π.δ.55/1998, ενόψει και του επιδιωκόμενου με αυτές σκοπού, ο οποίος αποβλέπει στη έγκαιρη λήψη αποτελεσματικών μέτρων για την πρόληψη και καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης, προκύπτει ότι με αυτές καθιερώνεται αφενός σύστημα υποκειμενικής ευθύνης για το υπαίτιο της ρύπανσης άτομο, δηλαδή για το πρόσωπο που ήταν αρμόδιο να προλάβει και να αποτρέψει την θαλάσσια ρύπανση, το οποίο θα πρέπει να αποδειχθεί ότι παρέλειψε ή άσκησε πλημμελώς τα οριζόμενα από το νόμο καθήκοντά του, αφετέρου σύστημα αντικειμενικής ευθύνης για τα συνυπεύθυνα με τον υπαίτιο της ρύπανσης πρόσωπα, τόσο ως προς την αποκατάσταση της ρύπανσης, όσο και ως προς την επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για την παράβασή τους, οι οποίες έχουν πραγματοπαγή χαρακτήρα (ΝΣΚ 65/2019, Σ.Τ.Ε. 95/2016, 944, 945/2016, 4969/2014, 1809/2012).

16. Η διαδικασία επιβολής της διοικητικής κύρωσης του προστίμου λόγω πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης αρχίζει από τη βεβαίωση της παράβασης από το όργανο, το οποίο

τη διαπιστώνει και συντάσσει υποχρεωτικά πλήρη περί αυτής έκθεση, η οποία και αποτελεί απόδειξη της παράβασης (Σ.τ.Ε. 4641/1996).

17. Η βύθιση του πλοίου και μόνον αρκεί για τη στοιχειοθέτηση της παράλειψης του πλοιοκτήτη να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την απομάκρυνση του πλοίου και την ασφαλή ναυλοχία του (ΣτΕ 95/2016).

18. Η απόφαση επιβολής προστίμου μπορεί να εκδοθεί σε βάρος οποιουδήποτε από τα ανωτέρω πρόσωπα, με την προϋπόθεση ότι δεν αμφισβητείται η ρύπανση, ούτε ο σύνδεσμός της με την ρυπογόνο πηγή (πλοίο) και ότι το πρόσωπο σε βάρος του οποίου επιβάλλεται το πρόστιμο είναι ένα από τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 12 του π.δ. 55/1998, νομίμως δε η σχετική πράξη εκδίδεται σε βάρος οποιουδήποτε από τα πρόσωπα αυτά (ΣτΕ 1809/2012).

19. Ομοίως, οι αξιώσεις που προέρχονται από τις δαπάνες απορρύπανσης και προβλέπονται στις διατάξεις της παραγράφου 2 ως άνω άρθρου 12, στις οποίες υποβλήθηκε το Δημόσιο ή Ο.Τ.Α. για να επιτευχθεί η απορρύπανση, βαρύνουν τα ίδια ως άνω πρόσωπα και καταλογίζονται σε αυτά με αιτιολογημένη απόφαση της Αρχής.

20. Προκειμένου περί επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου, με τις διατάξεις των άρθρων 2 και 3 του ν.2881/2001 ιδρύεται υποχρέωση του κυρίου να προβεί στις κατά περίπτωση πρόσφορες ενέργειες για την εξουδετέρωση του κινδύνου που συνεπάγεται το επικίνδυνο πλοίο για τη ναυσιπλοΐα ή το περιβάλλον. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι ο κατά τόπο αρμόδιος Οργανισμός Λιμένα προσκαλεί εγγράφως τον κύριο να προβεί σε συγκεκριμένες, αναγκαίες κατά περίπτωση, ενέργειες προκειμένου να εξαιρεθεί κάθε κίνδυνος και να αποτραπεί κάθε δυσμενής συνέπεια από την ύπαρξη του επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου (ΝΣΚ 55/2020 σκ. 26). Επομένως, εάν ο κύριος αμελήσει, παραβιάζει νόμιμες υποχρεώσεις του. Σε περίπτωση δε που η παράβαση αυτή έχει ως αποτέλεσμα τη βύθιση ή ημιβύθιση του πλοίου και την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης, στοιχειοθετείται υπαιτιότητά του για το ρυπογόνο γεγονός, η οποία επισύρει τις προβλεπόμενες στα άρθρα 12 και 13 του π.δ. 55/1998 διοικητικές κυρώσεις και ιδρύεται ευθύνη του προς αποζημίωση, η οποία επισύρει τον καταλογισμό των δαπανών απορρύπανσης.

21. Με τις ανωτέρω διατάξεις (άρθρο 2 παρ. 4 σε συνδυασμό με άρθρο 3 παρ. 5 ν.2881/2001) ορίζεται, επίσης, ότι, όταν ο κύριος δεν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, ο Οργανισμός μπορεί να εκτελέσει τις πράξεις που αναφέρονται στην πρόσκληση ως νόμιμος εντολοδόχος του κυρίου.

22. Περαιτέρω, παράλληλα με τις υποχρεώσεις του κυρίου του επικίνδυνου και επιβλαβούς πλοίου και τη δυνατότητα του Οργανισμού να τις εκπληρώσει ως νόμιμος εντολοδόχος του, θεσπίζονται αντίστοιχες δημοσίου δικαίου αρμοδιότητες του Οργανισμού και καθορίζεται η διαδικασία κατά την οποία εξασφαλίζεται ότι θα εκτελεστούν οι απαιτούμενες ενέργειες για την απομάκρυνση ή και την εξουδετέρωση του πλοίου. Η διαδικασία ολοκληρώνεται ακόμη και με εκποίηση του πλοίου με δημόσιο πλειοδοτικό ή μειοδοτικό διαγωνισμό, απομάκρυνση και νόμιμη τελική διάθεσή του. Ο πλειοδότης ή μειοδότης παραλαμβάνει το πλειστηριασθέν ελεύθερο βαρών και από κάθε δικαίωμα τρίτου (ΝΣΚ 155/2019 σκ. 22, 28).

23. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 6 του ΚΙΝΔ, για τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου απαιτείται η καταχώριση της σχετικής συμφωνίας στο οικείο νηολόγιο. Το νηολόγιο είναι δημόσιο βιβλίο που τηρείται στα ελληνικά λιμεναρχεία και εμφανίζει τα νομικά και πραγματικά χαρακτηριστικά των πλοίων και τις μεταβολές τους, μεταξύ των οποίων, κατά ρητή νομοθετική επιταγή, την κυριότητα του πλοίου.

24. Η καταχώριση στο νηολόγιο απαιτείται ως συστατικός τύπος και επιτελεί την ίδια λειτουργία και αποστολή που επιτελεί η μεταγραφή στα ακίνητα. Η εμπράγματη δικαιοπραξία της μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου συντελείται με την πράξη νηολόγησης, δηλαδή με την καταχώριση στο νηολόγιο (ΑΠ 75/2018, ΕφΠειρ 421/2013, 142/2013, 74/2006, ΝΣΚ 153/2010). Χωρίς την εγγραφή στο νηολόγιο της μεταβιβαστικής συμφωνίας δεν επέρχεται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου ούτε μεταξύ των συμβαλλομένων (ΑΠ 298/2016, ΕφΠειρ 1131/2002).

25. Η ομοιότητα αυτή των δύο θεσμών επέβαλε την ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 1192 έως 1195, 1197 και 1199 έως 1204 του Α.Κ. και επί πλοίων, όπως ρητά ορίζει η διάταξη του άρθρου 8 ΚΙΝΔ.

26. Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 1710 παρ.1, 1193, 1195, 1198 και 1199 του Α.Κ. προκύπτει ότι η κληρονομική διαδοχή, είτε χωρεί εκ του νόμου, είτε εκ διαθήκης, αποτελεί παράγωγο τρόπο κτήσης της κυριότητας των κληρονομιαιών κινητών ή ακινήτων πραγμάτων. Η κυριότητα, όμως, των ακινήτων που περιλαμβάνονται στην κληρονομία, όπως και κάθε άλλο εμπράγματο δικαίωμα σε αυτά, μεταβιβάζεται στον κληρονόμο αναδρομικά από το χρόνο θανάτου του κληρονομούμενου, μόνο εφόσον αυτός (κληρονόμος) αποδεχθεί με δημόσιο έγγραφο την κληρονομία και η αποδοχή αυτή μεταγραφεί ή εκδοθεί κληρονομητήριο και αυτό μεταγραφεί (Α.Π.396/2018, 383/2014). Μέχρι τη μεταγραφή της αποδοχής της κληρονομιάς, η κυριότητα του κληρονόμου επί του κληρονομούμενου ακινήτου είναι μετέωρη και αποκτάται, μόνο μετά τη διενέργεια αυτής, αναδρομικά από το θάνατο του κληρονομούμενου. Η αναδρομική αυτή ενέργεια της μεταγραφής δεν συνεπάγεται την κατάλυση δικαιωμάτων τρίτων, όπως κυριότητα αποκτηθείσα με χρησικτησία, ο χρόνος της οποίας συμπληρώθηκε έως τη μεταγραφή (ΑΠ 281/2019).

27. Αντιστοίχως, η κληρονομία και η κληροδοσία πλοίου αποτελούν παράγωγους τρόπους κτήσης της κυριότητάς του. Το πλοίο της κληρονομιάς περιέρχεται κατά κυριότητα στον κληρονόμο από το νόμο ή τη διαθήκη αναδρομικά από το χρόνο θανάτου του κληρονομούμενου, εφόσον αυτός (κληρονόμος) αποδεχθεί με δημόσιο έγγραφο την κληρονομία και η αποδοχή αυτή καταχωρηθεί στο νηολόγιο ή εκδοθεί κληρονομητήριο και αυτό καταχωρηθεί ομοίως (Ναυτικό Δίκαιο Αντ. Αντάπαση, Λίας Αθανασίου, έκδοση 2020, παρ. 362). Μέχρι την καταχώριση στο νηολόγιο, η κυριότητα του κληρονόμου επί του πλοίου είναι μετέωρη και αποκτάται μόνο μετά τη διενέργεια αυτής, αναδρομικά από το θάνατο του κληρονομούμενου. Η αναδρομική αυτή ενέργεια της καταχώρισης δεν συνεπάγεται την κατάλυση δικαιωμάτων τρίτων, όπως κυριότητα που αποκτήθηκε μετά από πλειστηριασμό του πλοίου ως επικίνδυνου και επιβλαβούς σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ν.2881/2001.

28. Γίνεται δεκτό ότι οι αξιώσεις που προέρχονται από τις δαπάνες απορρύπανσης και προβλέπονται στις διατάξεις του ως άνω άρθρου 12, έχουν αποζημιωτικό χαρακτήρα, διότι αποβλέπουν στην αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη το Δημόσιο ή ο Ο.Τ.Α. για

να επιτύχει την απορρύπανση. Ως εκ τούτου, μπορούν να καταλογιστούν και σε βάρος των κληρονόμων των υπαίτιων προσώπων. Αντιθέτως, το πρόστιμο που επιβάλλεται σύμφωνα με το άρθρο 13 αποβλέπει στον κολασμό των υπευθύνων για τη θαλάσσια ρύπανση και δεν μπορεί να επιβληθεί το πρώτον σε βάρος των κληρονόμων του αποβιώσαντος υπευθύνου προσώπου. Όταν η πράξη επιβολής προστίμου δεν έχει εκδοθεί και κοινοποιηθεί στον υπαίτιο, δεν αποτελεί παθητικό της κληρονομιάς σε περίπτωση θανάτου του και δεν μεταβιβάζεται στους κληρονόμους, κατ' άρθρο 1710 Α.Κ. (ΝΣΚ 172/2012 με εκεί παραπομπές). Ομοίως, δεν αποτελούν παθητικό της κληρονομιάς οι δαπάνες απορρύπανσης που πραγματοποιήθηκαν εξαιτίας του κληρονομαίου πλοίου μετά το χρόνο της επαγωγής.

29. Στην προκειμένη περίπτωση, το ζημιογόνο πλοίο χαρακτηρίστηκε επικίνδυνο και επιβλαβές από την αρμόδια γνωμοδοτική επιτροπή του άρθρου 9 παρ. 7 του ν.2881/2001 την 25-10-2016, αφού παρέμεινε παροπλισμένο, χωρίς πλήρωμα και πλοίαρχο, επί μια δεκαετία. Ο αρμόδιος προς τούτο Οργανισμός Λιμένα, με την από 2-10-2017 πρόσκληση, κάλεσε τον κύριο του πλοίου να προβεί στην απομάκρυνση και εξουδετέρωσή του. Ο κύριος του πλοίου δεν εκπλήρωσε τις νόμιμες υποχρεώσεις του κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 2 και 3 του ν.2881/2001, ο δε Οργανισμός δεν προέβη στις σχετικές ενέργειες ως νόμιμος εντολοδόχος του. Ο κύριος αποβίωσε την 21-5-2018. Το πλοίο παρέμεινε στην ίδια θέση και κατάσταση μέχρι την 10-11-2019, οπότε ημβυθίστηκε προκαλώντας θαλάσσια ρύπανση.

30. Επακολούθησε η διαδικασία που διαγράφεται στο ν.2881/2001 για την απομάκρυνση του πλοίου από το λιμάνι και την 29-11-2019, κατόπιν διαγωνισμού, το πλοίο κατακυρώθηκε σε μειοδότη εταιρεία. Πριν την έγκριση του αποτελέσματος του διαγωνισμού ο κληρονόμος του αρχικού πλοιοκτήτη, ως έχων έννομο συμφέρον, κλήθηκε να δηλώσει αν αναλαμβάνει ο ίδιος να εκτελέσει ό,τι οριζόταν στην πρόσκληση για την απομάκρυνση και εξουδετέρωση του πλοίου (άρθρο 2 παρ. 8 σε συνδυασμό με άρθρο 3 παρ. 5 ν.2881/2001). Μετά την άρνησή του για οικονομικούς λόγους και την κατακύρωση του αποτελέσματος του διαγωνισμού στην μειοδότη, το πλοίο περιήλθε σε αυτή κατά κυριότητα ελεύθερο βαρών (ν.2881/2001 άρθρο 2 παρ. 5).

31. Ο ανωτέρω, μόνος εξ αδιαθέτου κληρονόμος του πλοιοκτήτη, αποδέχτηκε την κληρονομία στην οποία περιλαμβάνεται το ως άνω πλοίο με δημόσιο έγγραφο που συντάχθηκε την 10-2-2020. Η δήλωση αποδοχής κληρονομιάς δεν έχει καταχωρηθεί στο νηολόγιο. Επομένως, η κυριότητά του επί του πλοίου παραμένει μετέωρη, αυτός δεν έχει καταστεί αναδρομικά κύριος του πλοίου από το θάνατο του κληρονομούμενου (21-5-2018) και, επομένως, δεν ήταν κύριος του πλοίου κατά το χρόνο του ζημιογόνου γεγονότος (10-11-2019). Για το λόγο αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος για τη ρύπανση κατά το σύστημα αντικειμενικής ευθύνης του άρθρου 12 παρ. 1 του π.δ.55/1998. Ομοίως, δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος ούτε κατά το υποκειμενικό σύστημα ευθύνης των διατάξεων αυτών, δοθέντος ότι, σύμφωνα με το διδόμενο ιστορικό, η από 2-10-2017 και με αριθ. πρωτ. 6501/3-10-2017 εξώδικη πρόσκληση για την απομάκρυνση ή εξουδετέρωση του πλοίου είχε επιδοθεί σε άλλο πρόσωπο (κληρονομούμενο) και ο ίδιος πληροφορήθηκε την κατάσταση του πλοίου μετά το ζημιογόνο γεγονός, ενώ δεν συντρέχει κάποιο νόμιμο τεκμήριο για την κατάφαση της υπαιτιότητάς του. Επομένως, δεν είναι νόμιμη η επιβολή σε αυτόν του προβλεπόμενου διοικητικού προστίμου, ούτε μπορούν να του καταλογιστούν οι δαπάνες απορρύπανσης. Με βάση το διδόμενο ιστορικό, το μόνο πρόσωπο του οποίου οι ενέργειες ή οι παραλείψεις θα μπορούσαν, ενδεχομένως, να εξεταστούν προκειμένου να διαπιστωθεί αν και σε ποιο βαθμό θεμελιώνεται υπαιτιότητα για το περιστατικό ρύπανσης από το συγκεκριμένο πλοίο είναι ο κατά τόπο αρμόδιος Οργανισμός Λιμένα, ζήτημα το οποίο είναι πραγματικό και ανήκει αποκλειστικά στην αρμοδιότητα της διοίκησης.

Απάντηση

32. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στο ερώτημα που υποβλήθηκε, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ΄) γνωμοδότησε, ομόφωνα, ως εξής:

Ο Δ.Τ., μοναδικός εξ αδιαθέτου κληρονόμος του Γ.Τ., πλοιοκτήτη του Ρ/Κ –Ε/Φ ΚΛΑΙΡΗ Τ» ΝΠ 8983, αποβιώσαντος την 21-05-2018, δεν θεωρείται υπαίτιος, με βάση τα άρθρα 11 και 12 του π.δ. 55/1998 για την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης από το πλοίο αυτό στη Βλύχα Ελευσίνας την 10-11-2019 και τη μη λήψη κατάλληλων και αναγκαίων μέτρων για την αποφυγή της, προκειμένου να του επιβληθούν οι προβλεπόμενες

διοικητικές κυρώσεις και να του καταλογισθούν οι δαπάνες απορρύπανσης του Ελληνικού Δημοσίου. Η πράξη αποδοχής κληρονομιάς πρέπει να καταχωρηθεί στα νηολόγια προκειμένου αυτός να καταστεί κύριος του πλοίου και επομένως πλοιοκτήτης, ώστε να του επιβληθούν οι προαναφερθείσες κυρώσεις και να του καταλογισθούν οι δαπάνες απορρύπανσης του Ελληνικού Δημοσίου. Η Διοίκηση είναι η μόνη αρμόδια να διαπιστώσει εάν στη συγκεκριμένη περίπτωση υπάρχει υπαιτιότητα άλλου προσώπου για το ζημιογόνο γεγονός.

Θ Ε Ω Ρ Η Θ Η Κ Ε

Αθήνα, 9-3-2021

Η Πρόεδρος

Χρυσάφουλα Α. Αυγερινού
Αντιπρόεδρος ΝΣΚ

Η Εισηγήτρια

Αικατερίνη Ι. Γρηγορίου
Νομική Σύμβουλος του Κράτους