



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησης 57/2024

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

(Τμήμα Δ')

Συνεδρίαση της 23ης Απριλίου 2024

Σύνθεση:

Πρόεδρος: Νικόλαος Δασκαλαντωνάκης, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.

Μέλη: Αντώνιος Τατσόπουλος, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ., Αδαμαντία Καπετανάκη, Ελένη Πασαμιχάλη, Ευστράτιος Ηλιαδέλης, Διονύσιος Κολοβός, Ξανθή Μπασάκου, Σταυρούλα Μπανάκου και Σπυρίδων Κουλούρης, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

Εισηγήτρια: Αικατερίνη Χουρμούζη, Πάρεδρος Ν.Σ.Κ. (γνώμη χωρίς ψήφο).

Αριθμός Ερωτήματος: Το υπ' αριθμ. πρωτ. 2251.2.6/62836/11-9-2023 έγγραφο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Λιμένων/Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής/ Κλάδου Ναυτιλίας/ Δνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών/Τμήματος Α'.

Ερώτημα: Αναφορικά με την αντικατάσταση, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 6 του ν. 4948/2022 (Α' 125), κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, πλοίου που έχει δρομολογηθεί για την εκτέλεση θαλάσσιων ενδομεταφορών, ερωτώνται τα εξής:

α) αν δύναται να θεωρηθεί μία Κοινοπραξία, που έχει συσταθεί με σκοπό αυτόν που αναφέρεται στο από 6-6-2023 Πρακτικό της γενικής συνέλευσης των μελών της ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ Ε/Γ-Ο/Γ «Σ.», καθώς και στις ειδικότερες ρυθμίσεις αυτού, ως "ίδιος όμιλος εταιρειών" ή "ίδια μητρική επιχείρηση" ή "άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση" κατά την έννοια της παρ.6 του άρθρου 3 του ν.4948/2022,

β) αν δύναται μία Κοινοπραξία να θεωρείται «πλοιοκτήτης» ώστε να αιτείται αντικατάσταση πλοίου ή άλλο αίτημα, σύμφωνα με τον ν.4948/2022.

Επί του ανωτέρω ερωτήματος, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ') γνωμοδότησε ως εξής:

Ιστορικό

Από το παραπάνω έγγραφο ερώτημα της υπηρεσίας και από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει το ακόλουθο ιστορικό:

1. Στην ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Ε/Γ-Ο/Γ «Σ.», σύμφωνα με το από 6-6-2023 Πρακτικό της γενικής συνέλευσης των μελών της, υπάγονται, μεταξύ άλλων, τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία Φ. και Γ., τα οποία εκτελούσαν δρομολόγια έως την 31-10-2023 σε κύκλωμα δρομολογίων στη γραμμή Πέραμα-Παλούκια Σαλαμίνας και είχαν δρομολογηθεί σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν.4948/2022.

Την τακτική δρομολόγηση των ανωτέρω πλοίων για τη συγκεκριμένη δρομολογιακή περίοδο δήλωσαν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες "Π.Φ.Σ.Ν.Ε." και " Θ. Ν.Ε." αντίστοιχα και όχι η "Κοινοπραξία Ε/Γ-Ο/Γ «Σ.», όπως αναφέρεται στο με αριθμ. πρωτ. 2251.2.6/26776/10-4-2023 έγγραφο της ερωτώσας υπηρεσίας.

Σύμφωνα με το από 3-5-2011 Έγγραφο Εθνικότητας το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο Φ. ανήκει στην εταιρεία "Π.Φ.Σ.Ν.Ε." και σύμφωνα με το από 23-5-2019 όμοιο το Ε/Γ-Ο/Γ Γ. στην "Θ. Ν.Ε.".

Από τις με αριθμούς πρωτ. 2212.3-1/4156/44/40189/2023/30-05-2023 και 2212.3-1/4556/23/3589/2023/17-01-2023 βεβαιώσεις της Υπηρεσίας Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών προκύπτει, αντίστοιχα, ότι τη ναυτική εταιρεία "Θ." εκπροσωπεί και δεσμεύει ο Θ. Π., ενώ την εταιρεία "Π.Φ.Σ.Ν.Ε." η Δ. Α., ήτοι διαφορετικά πρόσωπα.

2. Η Κοινοπραξία Ε/Γ-Ο/Γ «Σ.», με την από 31-5-2023 (Α.Π ΕΙΣ/ΝΟΥ/ΔΘΣ: 3837/31-05-2023) αίτησή της ζήτησε την αντικατάσταση από 9-6-2023 μέχρι 31-10-2023 στη γραμμή Περάματος- Παλουκίων Σαλαμίνας του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου Φ. από το Ε/Γ-Ο/Γ Γ. σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 6 του ν. 4948/2022. Για την υποστήριξη του αιτήματος

υπέβαλε στην Διοίκηση την Α.Π: 975/1-6-2023 βεβαίωση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, στην οποία αναφέρεται ότι τα Ε/Γ- Ο/Γ πλοία Φ. και Γ. τελούν υπό κοινή διαχείριση της ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ Ε/Γ-Ο/Γ Σ., και όχι ότι οι δύο ναυτικές εταιρείες Θ.Ν.Ε. και Π.Φ.Σ.Ν.Ε. τελούν υπό κοινή διαχείριση του ίδιου φυσικού προσώπου το οποίο τις εκπροσωπεί και τις δεσμεύει, όπως προκύπτει και από βεβαιώσεις που εκδίδει το Ν.Ε.Ε. για άλλες εταιρείες προκειμένου να ικανοποιηθούν αιτήματα αντικατάστασης ενός πλοίου από άλλο.

3. Σύμφωνα με το από 6-6-2023 πρακτικό της Γενικής Συνέλευσης των μελών της Κοινοπραξίας του ερωτήματος, οι αναφερόμενες σε αυτό ναυτικές εταιρείες, οι οποίες, σύμφωνα με αυτό, έχουν στην κυριότητά τους τα αναφερόμενα για την κάθε μία επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία, τροποποίησαν το καταστατικό της ήδη υφιστάμενης Κοινοπραξίας (συσταθείσας δια του από 1-3-1993 πρακτικού-καταστατικού της) και συμφώνησαν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

Με τον όρο υπό στοιχείο 1^ον και τίτλο «ΕΝΝΟΙΑ – ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ» ορίζονται τα εξής:

«...Η Κοινοπραξία δια των Μελών της Ναυτικών Εταιρειών ή και τυχόν άλλου τύπου εταιρειών ή Κοινοπραξιών που μετέχουν ως Μέλη εκτελεί συμπληρωματικό δημόσιο συγκοινωνιακό έργο μεταφοράς επιβατών και οχημάτων μεταξύ πορθμείων ανά την Ελλάδα.

Για τον Σκοπό αυτόν και με γνώμονα την εύρυθμη λειτουργία που επιτρέπει την απρόσκοπτη συγκοινωνία και μεταφορά προσώπων και οχημάτων ασκεί κοινή οικονομική διαχείριση δια λογαριασμό των Κοινοπρακτούντων μελών της στα ζητήματα έκδοσης εισιτηρίων, βελτιστοποίησης συντονισμού υπηρεσιών και βαρδιών μεταξύ πλοίων, εκπροσώπηση των κοινοπρακτούντων μελών έναντι Οργανισμών, Επιμελητηρίων και λογιστικής διανομής Μερισμάτων μεταξύ των Μελών της κατόπιν συναφών Χρεώσεων δια έκδοση Πιστοποιητικών και Ναυτιλιακών Εγγράφων και αναγκαίων Επιθεωρήσεων.

Δια την επίτευξη των ανωτέρω Στόχων η Κοινοπραξία διατηρεί αυτοτελή προσωπικότητα κατά το τμήμα που εδράζεται στην εν γένει οικονομική διαχείριση των Πλοίων των κοινοπρακτούντων Ναυτικών Εταιρειών και Κοινοπραξιών και απόδοση Μερισμάτων κατόπιν αφαίρεσης των κατά μόνας δημιουργηθέντων εξόδων (πιστοποιητικά - επιθεωρήσεις κ.λ.π) ή κατά το ορισθέν ποσοστό εξόδων που βαρύνουν τα Μέλη της σε Κέρδη και Ζημίες.

Εκ του χρόνου Συστάσεως της Κοινοπραξίας δεν έχουν τηρηθεί διατυπώσεις σύνταξης εγγράφου και δημοσιότητας ως προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 39, 42, 43 και 44 του Εμπορικού Νόμου, διατηρεί δε έκτοτε χαρακτήρα «εν τοις πράγμασι» εταιρίας, όπου τα μέλη της ευθύνονται απεριορίστως και εις ολόκληρον για τις υποχρεώσεις ενός εκάστου αυτών κατ' άρθρο 22 του Εμπ.Ν· και διατηρούν αυτοτελή νομική Προσωπικότητα για τις υποχρεώσεις ενός εκάστου αυτών.

Η κοινοπραξία διατηρεί δια την σφαίρα ζητημάτων νομικού και πραγματικού Ελέγχου που ασκεί, αυτοτελή νομική Προσωπικότητα έναντι τρίτων, ενώ το έναντι αυτής δεδικασμένο από δίκες Τρίτων και για ζητήματα που αφορούν την σχέση της με τα Κοινοπρακτούντα Μέλη και κατά το τμήμα που απορρέουν από την οικονομική διαχείριση που ασκεί ισχύει κατά το άρθρο 329 Κ.Πολ.Δ. και έναντι των μετεχόντων σε αυτήν φυσικών ή νομικών προσώπων.

Για τις σχέσεις της με τα Μέλη της και έναντι Τρίτων εφαρμόζονται οι περί εταιριών διατάξεις του Αστικού Κώδικα, δηλαδή τα άρθρα 741 επ. αυτού.

Επίσης διατηρεί το δικαίωμα να είναι διάδικος κατά το άρθρο 62 και 64 παρ. 3 Κ.Πολ.Δ. ως έχουσα την ικανότητα να είναι υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, αναγνωρίζεται δε περαιτέρω ότι η Κοινοπραξία δεν διατηρεί μεν εμφανή νομική προσωπικότητα, καθώς δεν είναι αυτοτελής φορέας δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, δύναται δε, κατ' εξαίρεση του κανόνα της πρώτης παραγράφου του άρθρου 62 Κ.Πολ.Δ, που υπαγορεύτηκε από την ανάγκη της οικονομικής διευκολύνσεως των συναλλασσομένων με την ένωση τρίτων, να είναι διάδικος και να παρίστανται στο δικαστήριο με τα πρόσωπα που κατά το καταστατικό της αντιπροσωπεύουν ή που διαχειρίζονται τις υποθέσεις της εις εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 741 Α.Κ. 18, 20 Εμπ.Ν. και 2 του δ/τος της 2/14.5.1835 "περί αρμοδιότητας των εμποροδικείων".

Άρα κατά σύνοψη των ανωτέρω διατηρεί ικανότητα δικαίου κατά τα ανωτέρω.

Περαιτέρω δικαιώματα που δημιουργούνται και υποχρεώσεις που αναλαμβάνονται από και κατά την φυσική άσκηση της δραστηριότητας των πλοίων, τα οποία ανήκουν στην πλοιοκτησία ή στην κυριότητα ή στον εφοπλισμό των κοινοπρακτουσών εταιρειών ή Κοινοπραξιών, γεννώνται απευθείας στο όνομα των εν λόγω εταιρειών και όχι επ' ονόματι της Κοινοπραξίας η οποία συνακόλουθα επ' ουδενί αποκτά τα

δικαιώματα των εταιρειών αυτών ή ευθύνεται για τις υποχρεώσεις των, πλην των ανωτέρω προσδιορισθεισών στο πλαίσιο της δέουσας επιμέλειας.

Κατά συνέπεια κατά την τροποποίηση - επικαιροποίηση – βελτιστοποίηση του Πρακτικού Κοινοπραξίας - Καταστατικού δε συμφωνείται συμπλοιοκτησία, σύμβαση συνεφοπλισμού ή συνεκμετάλλευσης πλοίων μεταξύ των κοινοπρακτουςών εταιρειών ή μεταξύ οποιωνδήποτε από αυτές ή μεταξύ οποιοσδήποτε εταιρείας ή άλλης κοινοπραξίας και της Κοινοπραξίας, ούτε αλλοιούνται, ούτε μετατίθεται η πλοιοκτησία ή η κυριότητα ή ο εφοπλισμός επί των ως άνω πλοίων, τα οποία σε κάθε περίπτωση παραμένουν στην αντίστοιχη πλοιοκτήτρια ή κυρία ή εφοπλίστρια εταιρεία καθενός πλοίου ή μετέχουσα Κοινοπραξία».

Με τους όρους υπό στοιχεία «γ) Η ΔΙΟΙΚΟΥΣΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗ» και «δ) «Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ», που αποτελούν υποκεφάλαια του όρου 4^{ου} υπό τίτλο «ΟΡΓΑΝΑ της ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ», ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

γ) Η ΔΙΟΙΚΟΥΣΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η Διοίκηση της Κοινοπραξίας ανατίθεται σε Τριμελή Διοικούσα Επιτροπή, αποτελούμενη από τον Πρόεδρο και δύο μέλη, το ένα από τα οποία θα είναι ο αναπληρωτής του Προέδρου. Η παραπάνω Διοικούσα Επιτροπή εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση με άμεση μυστική ψηφοφορία, κατ' απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που μετέχουν στη Συνέλευση, από τον κατάλογο των υποψηφίων ως μελών της, η οποία λαμβάνει χώρα μετά από την ψηφοφορία για την εκλογή Προέδρου.

Η Διοικούσα Επιτροπή επιμελείται και λαμβάνει αποφάσεις επί των θεμάτων που ανακύπτουν κατά την καθημερινή λειτουργία της Κοινοπραξίας, εκτός εκείνων που σύμφωνα με το παρόν Καταστατικό υπάγονται στην αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Διοικούσας Επιτροπής είναι και ο προγραμματισμός των δρομολογίων των πλοίων της Κοινοπραξίας...

δ) Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ...

Αρμοδιότητες του Διαχειριστή:

1...7. Η επιμέλεια της υλοποίησης των δρομολογίων των πλοίων των μελών της Κοινοπραξίας, τα οποία εκδίδονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα πλοία της Κοινοπραξίας υποχρεούνται να εκτελούν τα δρομολόγια που προγραμματίζει η Διοικούσα Επιτροπή. Σε περίπτωση μη εκτελέσεως προγραμματισμένου δρομολογίου από πλοίο για οποιαδήποτε αιτία, με εντολή της

επιτροπής, ο Διαχειριστής υποχρεούται να αφαιρέσει από το μηνιαίο μέρισμα χρηματικό ποσό αναλογούν στο μη εκτελεσθέν δρομολόγιο...»

Με τον όρο υπό στοιχείο 8^ον και τίτλο «ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ» ορίζονται τα εξής:

«8^ον. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΛΩΝ

1. Το δικαίωμα της εκλογής και προσλήψεως των πληρωμάτων των πλοίων ανήκει στις κοινοπρακτούσες εταιρείες /κοινοπραξίες.

2. Οι κοινοπρακτούσες εταιρείες /κοινοπραξίες υποχρεούνται να προσλαμβάνουν και να διατηρούν στα πλοία τους το απαιτούμενο πλήρωμα.

3. Τα μέλη τα βαρύνουν η μισθοτροφοδοσία των πληρωμάτων, τα κατά νόμο δώρα και αμοιβές υπερωριακής εργασίας αυτών, οι πάσης φύσεως εισφορές πλοιοκτήτου υπέρ Ν.Α.Τ και λοιπών Ασφαλιστικών Ταμείων, τα νοσήλια και οι αποζημιώσεις των πληρωμάτων λόγω ασθένειας ή ατυχήματος ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας.

4. Τα μέλη βαρύνουν επίσης οι δαπάνες συντήρησης, επισκευών και επιθεώρησης του ανήκοντος σ' αυτές πλοίου, το οποίο υποχρεούνται να διατηρούν από πάσης απόψεως σε κατάσταση πλήρους πλοημότητας και εκμεταλλεύσεως.

5. Όλες οι υποχρεώσεις, ζημίες, που δημιουργούνται από πράξεις ή παραλείψεις του πλοιάρχου και του πληρώματος κάθε πλοίου, βαρύνουν τις κοινοπρακτούσες εταιρείες αυτού.

6. Οι πάσης φύσεως οφειλές των κοινοπρακτούντων μελών βαρύνουν αποκλειστικώς και μόνον αυτές, αποκλεισμένης πάσης μορφής μεταβιβάσεως σε τρίτους των εκ της Κοινοπραξίας απορρεόντων δικαιωμάτων τους.

7. Όλοι οι θαλάσσιοι και λοιποί κίνδυνοι, οι ζημίες και οι δαπάνες, που προκαλούνται στα ή από τα πλοία των κοινοπρακτούντων μελών, βαρύνουν τα μέλη. Τα μέλη μπορούν ελευθέρως και με έξοδά τους να ασφαλίσουν τα πλοία τους κατά των εν λόγω κινδύνων.

8. Οι εξ επιθαλάσσιου αρωγής οφειλόμενες αποζημιώσεις και αμοιβές των βαρύνουν τα μέλη.

4. Το υποβληθέν κατόπιν των ανωτέρω ερώτημα εισήχθη ενώπιον του Δ' Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους προς συζήτηση στη συνεδρίαση της 16-4-2024, οπότε ανέκυψε προβληματισμός για το αν αυτό διατηρεί το αντικείμενό του ή αν έχει καταστεί πλέον άνευ αντικειμένου, δεδομένου ότι η δρομολογιακή περίοδος, στην οποία αφορά το αίτημα αντικατάστασης πλοίου, έχει λήξει. Ενόψει τούτου,

κατόπιν σχετικής απόφασης του Δ΄ Τμήματος, ερωτήθηκε η ερωτώσα υπηρεσία: α) αν στο από 31-5-2023 αίτημα της Κοινοπραξίας για αντικατάσταση πλοίου η υπηρεσία έχει απαντήσει και β) αν, παρά το πέρας της δρομολογιακής περιόδου που αφορούσε η αίτηση αντικατάστασης πλοίου, η Διοίκηση εξακολουθεί να διατηρεί ενδιαφέρον για το ερώτημα και βάσει ποιών δεδομένων.

Η Διοίκηση απάντησε με το 17-4-2024 ηλεκτρονικό μήνυμα, ως εξής: «σας γνωρίζουμε ότι η Κοινοπραξία έχει ενημερωθεί από την Υπηρεσία μας ότι το αίτημά τους θα απαντηθεί μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας ερωτήματος στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Η Κοινοπραξία διατηρεί ενδιαφέρον για το ερώτημα και ανάλογα με το αποτέλεσμα της γνωμοδότησης θεωρείται βέβαιο ότι θα επανέλθει και κατά την τρέχουσα δρομολογιακή περίοδο.»

Κατόπιν των ανωτέρω το Δ΄ Τμήμα, ομόφωνα, κρίνει ότι, εφόσον η υπηρεσία θεωρεί βέβαιο ότι το ζήτημα θα τεθεί και κατά την τρέχουσα δρομολογιακή περίοδο, το υποβληθέν ερώτημα διατηρεί το αντικείμενό του και πρέπει να εξετασθεί περαιτέρω.

Νομοθετικό πλαίσιο

5. Στα άρθρα 1, 3 και 4 του ν. 4948/2022 «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών» (Α' 125) ορίζεται:

«ΜΕΡΟΣ Α΄. Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Τμήμα Ι...

Άρθρο 1

Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών.

1. Από την 1η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που: α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969», η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1373/1983 (Α' 92), εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., και φέρουν τη σημαία του.

2. Ως πλοιοκτήτης στο παρόν Τμήμα νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στην παρ. 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 3577/1992 του Συμβουλίου της 7ης

Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές) - (L 364/7).3...»

«Άρθρο 3

Τακτική δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

1. Η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση).

2. Για τη δρομολόγηση πρέπει:

α) Το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένο. β) ...γ)...

δ) Η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη ο οποίος: δα) δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε κάθειρξη ή σε φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) έτους, για πρόκληση ναυαγίου με πρόθεση, τα αδικήματα του άρθρου 291 ΠΚ, πειρατεία, διακίνηση ναρκωτικών, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, παραχάραξη, χρεοκοπία με δόλο, για τα αδικήματα που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 και στο άρθρο 4 του ν. 4557/2018 (Α` 139), δβ) δεν είναι σε κατάσταση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας, σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) δγ) είναι φορολογικά και ασφαλιστικά ενήμερος ως προς τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και με τη νομοθεσία της χώρας όπου είναι εγκατεστημένος.

3. Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, η προϋπόθεση της υποπερ. δα` της περ. δ` της παρ. 2 ερευνάται στο πρόσωπο του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου, διευθύνοντος ή εντεταλμένου ή συμπράττοντος συμβούλου, διαχειριστή, νόμιμου εκπροσώπου και κάθε προσώπου εντολοδόχου για τη διοίκηση ή διαχείριση αυτού.

4. Πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου ο πλοιοκτήτης υποχρεούται:

α) Να έχει εξασφαλίσει ότι το πλοίο διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν, και αν φέρει σημαία άλλου κράτους μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της παρ. 7

του άρθρου 2 και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας και υγιεινής - ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.

β) Να έχει καλύψει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, την αστική ευθύνη του από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς ή χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς...

γ) Να χρησιμοποιεί σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, καθώς και καταγραφής επιβαινόντων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις...

5...

6. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, μη δρομολογημένο, ίδιου είδους, ανάλογης, μεγαλύτερης ή μικρότερης μεταφορικής ικανότητας, του ίδιου ή εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση ή σε άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις των παρ. 2 και 4 και καλύπτονται οι συγκοινωνιακές ανάγκες. Δεν επιτρέπεται η αντικατάσταση συμβατικού πλοίου με ταχύπλοο ή υδροπτέρυγο πλοίο, καθώς και το αντίστροφο. Για την αντικατάσταση του πλοίου, στην περίπτωση που αυτό ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση, ή σε άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση με το υπό αντικατάσταση πλοίο, απαιτείται επιπροσθέτως, προκειμένου για Έλληνα πλοιοκτήτη, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, βεβαίωση από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, για δε πλοιοκτήτη φυσικό ή νομικό πρόσωπο των λοιπών χωρών μελών της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. βεβαίωση από τον κατά περίπτωση αρμόδιο φορέα, συνοδευόμενη από υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερομένου με την οποία θα βεβαιώνεται η αρμοδιότητα του φορέα αυτού.....»

«Άρθρο 4

Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης

1. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλλει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δήλωση, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα ή την κατοικία του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο και την ιθαγένειά του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος

μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα, καθώς και τα στοιχεία διορισμού αυτού. Επίσης αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές του δικτύου, τους λιμένες αφετηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, κατά σειρά προσέγγισης, τις ημέρες και ώρες απόπλου και κατάπλου του πλοίου από και σε αυτούς, τον προγραμματιζόμενο χρόνο της ετήσιας επιθεώρησης του πλοίου εντός της δρομολογιακής περιόδου και κάθε άλλο στοιχείο, που καθορίζεται με την απόφαση της παρ. 2. 2....

3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου.... Μετά την 31η Μαρτίου ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της παρ. 4. Η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται και στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη. Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου δρομολογούνται για ένα (1) έτος και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή...

4. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση ως προς τα στοιχεία των δρομολογίων, αν αιτιολογημένα κρίνεται: α)...

6. Στα άρθρα 1 παρ. 1 και 2 παρ. 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 3577/1992 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές) - (L 364/7) ορίζονται τα εξής:

Άρθρο 1

«1. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο...».

Άρθρο 2

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού: ...1...

2. Ως "πλοιοκτήτες της Κοινότητας" νοούνται:

α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες-

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος

ή

γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του».

7. Στα άρθρα 48 και 59 του ν. 5020/2023 «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (Α' 29) ορίζεται:

Άρθρο 48

«Έννοια πλοιοκτήτη

Με την επιφύλαξη ειδικότερων ορισμών που περιέχονται σε κυρωθείσες διεθνείς συμβάσεις, πλοιοκτήτης είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται δικό του πλοίο, στο όνομα και για λογαριασμό του».

Άρθρο 59

« Έννοια εφοπλιστή

Εφοπλιστής είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό πλοίο που ανήκει σε άλλον».

8. Στο άρθρο 293 του ν. 4072/2012 «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος - Νέα εταιρική μορφή - Σήματα - Μεσίτες Ακινήτων - Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις» (Α' 86) ορίζεται:

Άρθρο 293

«1. Η κοινοπραξία είναι εταιρεία χωρίς νομική προσωπικότητα. Εφόσον καταχωρισθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. ή εμφανίζεται προς τα έξω, αποκτά, ως ένωση προσώπων, ικανότητα δικαίου και πτωχευτική ικανότητα.

2. Στην κοινοπραξία που συστήθηκε με σκοπό το συντονισμό της δραστηριότητας των μελών της εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις για την αστική εταιρεία. Η

σύμβαση κοινοπραξίας μπορεί να προβλέπει ότι για τις υποχρεώσεις της κοινοπραξίας έναντι τρίτων τα κοινοπρακτούντα μέλη θα ευθύνονται εις ολόκληρον.

3. Εφόσον η κοινοπραξία ασκεί εμπορική δραστηριότητα, καταχωρίζεται υποχρεωτικά στο Γ.Ε.ΜΗ. και εφαρμόζονται ως προς αυτήν αναλόγως οι διατάξεις για την ομόρρυθμη εταιρεία.

4. Οι ως άνω διατάξεις εφαρμόζονται και στις ειδικά ρυθμιζόμενες κοινοπραξίες, εκτός αν υπάρχει αντίθετη πρόβλεψη στην ειδική ρύθμιση».

Ερμηνεία και εφαρμογή διατάξεων

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

9. Με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου (ΕΕ L 364) καθιερώθηκε η αρχή της απελευθέρωσης των θαλασσίων μεταφορών εντός των κρατών μελών και ορίσθηκε ότι από την 1^η Ιανουαρίου 1993 εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος (άρθρο 1 παρ. 1). Προς εναρμόνιση του εσωτερικού δικαίου προς τις διατάξεις του ανωτέρω Κανονισμού εκδόθηκε ο ν. 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές...» (Α' 145), ο οποίος περιελάμβανε αντίστοιχες ρυθμίσεις προς αυτές του ως άνω Κανονισμού.

10. Ηδη, με τον κωδικοποιητικό ν.4948/2022 επιτυγχάνεται η συστηματοποίηση του συνόλου του ρυθμιστικού πλαισίου που αφορά, μεταξύ άλλων, τις διατάξεις του Μέρους Πρώτου του ν. 2932/2001, όπως ίσχυε (βλ. αιτιολογική έκθεση του ν. 4948/2022).

11. Με τα άρθρα 3 και 4 του ν. 4948/2022 ορίζεται η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για την τακτική δρομολόγηση πλοίου. Με το άρθρο 3 του ν. 4948/2022

κωδικοποιείται το άρθρο τρίτο του ν. 2932/2001, το οποίο είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 37 παρ. 1 του ν. 4150/2013 (Α' 102) και τροποποιηθεί με τα άρθρα 40 παρ. 1 περ. α του ν. 4256/2014 (Α' 92), 82 παρ. 1 περ. (β) ν. 4316/2014 (Α' 270), 66 παρ. 2 του ν. 4342/2015 (Α' 143) και 1 παρ. 1 και 2 του ν. 4676/2020 (Α' 67). Στην παράγραφο 6 του άρθρου 3 του ν. 4948/2022 προβλέπεται η περίπτωση αντικατάστασης δρομολογημένου πλοίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 4948/2022, ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλλει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δήλωση, στην οποία αναγράφει, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές του δικτύου, η δε δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου. Μετά την 31η Μαρτίου ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανακοινώνει τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων. Τα πλοία δρομολογούνται για ένα (1) έτος, που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου, και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή.

Σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το ήδη δρομολογημένο πλοίο με άλλο, μη δρομολογημένο, στις προβλεπόμενες στο άρθρο αυτό περιπτώσεις και συγκεκριμένα, με πλοίο του ίδιου (πλοιοκτήτη) ή εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση ή άλλης ναυτικής εταιρείας υπό κοινή διαχείριση.

12. Κατά την παρ. 2 του άρθρου 1 του κωδικοποιητικού ν. 4948/2022 (παρ. 2 άρθρου πρώτου ν. 2932/2001) ως πλοιοκτήτης νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στην παρ. 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 3577/1992 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές). Στον ανωτέρω Κανονισμό ορίζεται ότι ως πλοιοκτήτες νοούνται, μεταξύ άλλων, α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες και β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος.

13. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι, πλοιοκτήτης κατά την έννοια του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου και του παραπέμποντος σε αυτόν ν. 2932/2001 και ήδη ν. 4948/2022 είναι το φυσικό πρόσωπο που ασκεί ναυτιλιακές δραστηριότητες και οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες, ως εκ της φύσεως και του σκοπού τους, ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες, συνηθέστερη των οποίων είναι η με πλοίο μεταφορά προσώπων ή και πραγμάτων, που συνιστά και την εκμετάλλευση του πλοίου, αδιαφόρως αν το πλοίο ανήκει στην κυριότητά τους, αρκεί να συντρέχει στο πρόσωπό τους η δυνατότητα ασκήσεως ναυτιλιακών εργασιών με αυτό (ΝΣΚ 260/2009, βλ και ΝΣΚ343/2014).

14. Κατά παγία νομολογία υπό τον προϊσχύσαντα ΚΙΝΔ, επί ομοίου περιεχομένου διατάξεων με το νέο ΚΙΝΔ (άρθρα 48, 59 ν. 5020/2023), έχει κριθεί ότι από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 84, 105 και 106 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν. 3816/1959) προκύπτει διάκριση των εννοιών πλοιοκτησίας, κυριότητας του πλοίου και εφοπλισμού. Η πλοιοκτησία υποδηλώνει σύμπτωση κυριότητας και εφοπλισμού, έτσι, ώστε, όταν τα δύο αυτά στοιχεία χωρίζονται να έχουμε αφενός μόνο κυριότητα και αφετέρου μόνο εφοπλισμό (ΝΣΚ 343/2014, 184/2021 Εφ Πειρ. (Ναυτικό) με παραπομπή σε ΑΠ 689/2013 Δημ. Νόμος, ΑΠ 776/2010 Δημ. Νόμος, ΑΠ 5/2009 Δημ. Νόμος, ΑΠ 1549/2006 Δημ. Νόμος, Α. Αντάπαση - Λ. Αθανασίου, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 2020, σελ. 365 επ., 393 επ.). Επομένως, δεν είναι κατά νόμο δυνατή η σύγχρονη επί του ιδίου πλοίου ύπαρξη πλοιοκτήτη και εφοπλιστή. Ειδικότερα, κατά την έννοια των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ., εφοπλιστής είναι αυτός που εκμεταλλεύεται για τον εαυτό του πλοίο, που ανήκει κατά κυριότητα σε άλλον. Ειδικότερα, ως εκμετάλλευση, η οποία, πάντως, δεν ταυτίζεται με τη διαχείριση του πλοίου, νοείται η διενέργεια ναυτιλιακών εργασιών (όπως μεταφορά προσώπων και πραγμάτων, αλιεία, ρυμούλκηση), με σκοπό το κέρδος, ενώ στοιχεία αυτής (εκμετάλλευσης) είναι η ναυτική διεύθυνση του πλοίου από τον εφοπλιστή. Η εκμετάλλευση μπορεί να στηρίζεται σε έννομη σχέση, εμπράγματη ή ενοχική (επικαρπία, μίσθωση κλπ.) είτε σε απλή πραγματική κατάσταση. Βασική, πάντως, προϋπόθεση του εφοπλισμού είναι ότι ο εφοπλιστής έχει τη βούληση ν' ασκεί και ασκεί για λογαριασμό του τη ναυτιλιακή επιχείρηση, που συγκροτεί το πλοίο, και, εκτός από την απόλαυση των κερδών, επωμίζεται απεριόριστα και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευσή του (184/2021 Εφ. Πειρ. (Ναυτικό) με παραπομπή σε ΑΠ 776/2010, ΑΠ 5/2009, ΤριμΕφΠειρ 436/2018 ,

ΤριμΕφΠειρ 437/2018, ΤριμΕφΠειρ 479/2015., ΜονΕφΠειρ 809/2014 ό.π., ΕφΠειρ 82/2006).

15. Περαιτέρω, κατά την ενώπιον του Δ΄ Τμήματος συζήτηση των μελών αυτού επί της ερμηνείας και εφαρμογής των προπαρατεθεισών διατάξεων αναφορικά προς το τεθέν ερώτημα, διατυπώθηκαν δύο γνώμες.

16. Η γνώμη της πλειοψηφίας, η οποία απαρτίσθηκε από τον Αντιπρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Νικόλαο Δασκαλαντωνάκη και τους Νομικούς Συμβούλους του Κράτους Ελένη Πασαμιχάλη, Ευστράτιο Ηλιαδέλη, Διονύσιο Κολοβό, Ξανθή Μπασάκου, Σταυρούλα Μπανάκου και Σπυρίδωνα Κουλούρη [ψήφοι επτά (7)], με την οποία συντάχθηκε και η Εισηγήτρια Αικατερίνη Χουρμούζη, Πάρεδρος ΝΣΚ (γνώμη χωρίς ψήφο), έχει ως εξής όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, η εξέταση του οποίου θα προταχθεί:

17. Για το αν μία Κοινοπραξία γενικά και ανεξάρτητα από το συγκεκριμένο ιστορικό του ερωτήματος δύναται να θεωρείται «πλοιοκτήτης» ώστε να αιτείται αντικατάσταση πλοίου ή άλλο αίτημα, σύμφωνα με τον ν.4948/2022, αποτελεί ερώτημα υποθετικό και αόριστο, αφού δεν συνοδεύεται με συγκεκριμένο ιστορικό που να περιέχει στοιχεία που να αφορούν τυχόν εγγραφή της ή μη στο ΓΕΜΗ, την εν τοις πράγμασι δραστηριότητά της, καθώς και το καταστατικό της ώστε να δύναται να εξετασθεί αν η Κοινοπραξία ανέλαβε να ασκήσει ή ασκούσε εν τοις πράγμασι ναυτιλιακές εργασίες με πλοίο, και συνεπώς, μη παραδεκτά υποβληθέν, σύμφωνα με τον Οργανισμό του ΝΣΚ.

18. Το δεύτερο ερώτημα δύναται να εξεταστεί και να απαντηθεί μόνο στο πλαίσιο του πραγματικού της Κοινοπραξίας του ερωτήματος. Όπως προεκτέθηκε, πλοιοκτήτης κατά την έννοια του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου και του παραπέμποντος σε αυτόν ν. 2932/2001 και ήδη ν. 4948/2022 είναι το φυσικό πρόσωπο που ασκεί ναυτιλιακές δραστηριότητες και οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες, ως εκ της φύσεως και του σκοπού τους, ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες, συνηθέστερη των οποίων είναι η με πλοίο μεταφορά προσώπων ή και πραγμάτων, που συνιστά και την εκμετάλλευση του πλοίου, αδιαφόρως αν το πλοίο ανήκει στην κυριότητά τους, αρκεί να συντρέχει στο πρόσωπό τους η δυνατότητα ασκήσεως ναυτιλιακών εργασιών με αυτό (ΝΣΚ 260/2009).

19. Η υπό εξέταση κοινοπραξία, όπως προκύπτει από το καταστατικό της, δεν έχει δημοσιευθεί στο ΓΕΜΗ, εμφανίζεται όμως «προς τα έξω» και συνεπώς, αν και δεν

έχει νομική προσωπικότητα, αποκτά, ως ένωση προσώπων, ικανότητα δικαίου (άρθρο 293 παρ. 1 ν. 4072/2012). Από το καταστατικό της και τα έγγραφα εθνικότητας πλοίων που αναφέρθηκαν στο ιστορικό, προκύπτει ότι δεν έχει στην κυριότητά της κανένα πλοίο. Το πλοίο που είναι ήδη δρομολογημένο και του οποίου ζητείται η αντικατάσταση, καθώς και το πλοίο που προτείνεται να αντικαταστήσει το ανωτέρω, ανήκουν κατά κυριότητα, το καθένα σε άλλη ναυτική εταιρεία. Οι ναυτικές αυτές εταιρείες είναι μέλη της εξεταζόμενης Κοινοπραξίας. Επίσης, η κοινοπραξία δεν είναι ούτε (συν)εφοπλίστρια των ανωτέρω πλοίων, όπως ρητά αναφέρεται στο καταστατικό της, αλλά και προκύπτει από τον καταστατικό της σκοπό. Περαιτέρω, στο καταστατικό της ρητά αναφέρεται ότι με την σύσταση της Κοινοπραξίας μεταξύ των ναυτικών εταιρειών δεν μεταβιβάζεται σε αυτή κανένα δικαίωμα κυριότητας, πλοιοκτησίας ή εφοπλισμού.

Περαιτέρω, με βάση τον καταστατικό της σκοπό, η Κοινοπραξία του ερωτήματος συστάθηκε προκειμένου αυτή να ασκεί κοινή οικονομική διαχείριση κάποιων οικονομικών θεμάτων (στα ζητήματα έκδοσης εισιτηρίων, βελτιστοποίησης συντονισμού υπηρεσιών και βαρδιών μεταξύ πλοίων, εκπροσώπηση των κοινοπρακτούντων μελών έναντι Οργανισμών, Επιμελητηρίων και λογιστικής διανομής Μερισμάτων μεταξύ των Μελών της κατόπιν συναφών Χρεώσεων δια έκδοση Πιστοποιητικών και Ναυτιλιακών Εγγράφων και αναγκαίων Επιθεωρήσεων) και δη δια λογαριασμό των μελών της – εταιρειών, στο όνομα των οποίων γεννώνται απευθείας τα δικαιώματα που δημιουργούνται και υποχρεώσεις που αναλαμβάνονται από και κατά την φυσική άσκηση της δραστηριότητας των πλοίων, και όχι επ' ονόματι της Κοινοπραξίας (βλ. όρο 1 καταστατικού).

Επίσης, η κοινοπραξία προγραμματίζει τα δρομολόγια των πλοίων τα οποία υποχρεούνται να εκτελούν «τα Πλοία της κοινοπραξίας» (βλ. όρο 4 του καταστατικού).

Τα δικαιώματα εκλογής και προσλήψεως των πληρωμάτων των πλοίων και η υποχρέωση επάνδρωσης των πλοίων ανήκουν στις κοινοπρακτούσες εταιρείες, όπως και η μισθοδοσία και τροφοδοσία αυτών. Ομοίως και οι δαπάνες συντήρησης και επισκευών του πλοίου (όρος 8 του καταστατικού), στοιχεία τα οποία στοιχειοθετούν την «ναυτική – τεχνική διεύθυνση του πλοίου», που κατά τα προαναφερθέντα είναι στοιχείο της εκμετάλλευσης του πλοίου.

Επομένως, η ως άνω Κοινοπραξία δεν έχει την διαχείριση των εταιρειών – μελών της, ούτε την εκμετάλλευση των πλοίων (εφοπλισμό) και δεν ασκεί ναυτιλιακές εργασίες ακτοπλοϊκής μεταφοράς για λογαριασμό της ίδιας, ούτε προς όφελός της, η δε σύστασή της έγινε προς συντονισμό της δράσης των μελών της.

20. Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, κατά την πλειοψηφήσασα γνώμη, η απάντηση που αρμόζει επί του δεύτερου ερωτήματος είναι η εξής:

Στην υπό εξέταση περίπτωση, η Κοινοπραξία του ερωτήματος, η οποία δεν έχει ούτε την κυριότητα ούτε τον εφοπλισμό (δικαίωμα εκμετάλλευσης) των πλοίων και δεν ασκεί η ίδια τη ναυτιλιακή δραστηριότητα της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών στη δρομολογιακή γραμμή ΠΕΡΑΜΑ – ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ, δεν είναι πλοιοκτήτης κατά την έννοια του ν. 4948/2022, όπως η έννοια αυτή αναλύθηκε ανωτέρω.

21. Η γνώμη της μειοψηφίας, η οποία απαρτίσθηκε από τον Αντιπρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Αντώνιο Τατσόπουλο και τη Νομική Σύμβουλο του Κράτους Αδαμαντία Καπετανάκη [ψήφοι δύο (2)], έχει ως εξής όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα:

Από το ιστορικό του ερωτήματος συνάγεται ότι η εκεί μνημονευόμενη κοινοπραξία, όταν υποβάλει την αίτηση αντικατάστασης πλοίου τακτικά δρομολογημένου, ενεργεί για λογαριασμό μέλους της, ήτοι ναυτικής εταιρίας η οποία τυγχάνει πλοιοκτήτρια του υπόψη πλοίου, την οποία εκπροσωπεί ενώπιον δημοσίων αρχών κατά τον όρο υπό στοιχείο 1 του από 6.6.2023 πρακτικού της γενικής συνέλευσης των μελών της κοινοπραξίας. Κατόπιν αυτού, αλυσιτελώς η υπηρεσία ερωτά αν η ίδια η κοινοπραξία τυγχάνει πλοιοκτήτης κατά την έννοια της διάταξης του άρθρου 3 παράγραφος 6 του ν. 4948/2022, με συνέπεια η αίτηση αντικατάστασης να τυγχάνει, περαιτέρω, εξεταστέα προς έκδοση της προβλεπόμενης απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της ίδιας διάταξης.

22. Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, η **γνώμη της πλειοψηφίας,** η οποία απαρτίσθηκε από τον Αντιπρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Νικόλαο Δασκαλαντωνάκη και τους Νομικούς Συμβούλους του Κράτους Ελένη Πασαμιχάλη, Ευστράτιο Ηλιαδέλη, Διονύσιο Κολοβό, Ξανθή Μπασάκου, Σταυρούλα Μπανάκου και Σπυρίδωνα Κουλούρη [ψήφοι επτά (7)], με την οποία συντάχθηκε και η Εισηγήτρια Αικατερίνη Χουρμούζη, Πάρεδρος ΝΣΚ (γνώμη χωρίς ψήφο), έχει ως εξής:

23. Κατόπιν όσων έγιναν δεκτά στην απάντηση του προταχθέντος δευτέρου ερωτήματος, εφόσον η Κοινοπραξία του ερωτήματος δεν είναι πλοιοκτήτης κατά την έννοια του ν. 4948/2022 δεν δύναται να υποβάλει αίτημα αντικατάστασης πλοίου κατ'άρθρο 3 παρ.6 του νόμου αυτού.

24. Εξάλλου, από τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 3 και του άρθρου 4 του ν. 4948/2022:

1) Ο «πλοιοκτήτης» που μπορεί, κατά τη διάρκεια τη δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το δρομολογηθέν πλοίο, είναι ο ίδιος που υπέβαλε την δήλωση δρομολόγησης και όχι άλλο πρόσωπο.

2) οι περιπτώσεις αντικατάστασης πλοίου που προβλέπονται είναι οι εξής:

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να αντικαταστήσει το δρομολογημένο πλοίο:

α) Με άλλο πλοίο του ίδιου.

β) Με πλοίο «εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών». Συνεπώς, στην περίπτωση αυτή η αντικατάσταση του πλοίου προϋποθέτει ότι ο πλοιοκτήτης είναι εταιρεία ανήκουσα σε όμιλο εταιρειών.

γ) Με πλοίο εταιρείας που ανήκει στην ίδια «μητρική επιχείριση». Συνεπώς, στην περίπτωση αυτή η αντικατάσταση του πλοίου προϋποθέτει ότι ο πλοιοκτήτης είναι εταιρεία θυγατρική.

δ) Με πλοίο άλλης ναυτικής εταιρείας υπό κοινή διαχείριση. Συνεπώς, στην περίπτωση αυτή η αντικατάσταση του πλοίου προϋποθέτει ότι ο πλοιοκτήτης είναι ναυτική εταιρεία του ν. 959/1979.

Στην περίπτωση του ερωτήματος, την δήλωση τακτικής δρομολόγησης του πλοίου «Φ.» για την επίμαχη δρομολογιακή περίοδο, υπέβαλε η πλοιοκτήτρια ναυτική εταιρεία "Π.Φ.Σ.Ν.Ε" και όχι η "Κοινοπραξία Ε/Γ-Ο/Γ Σ. (βλ αριθμ. πρωτ. 2251.2.6/26776/10-4-2023 έγγραφο της ερωτώσας υπηρεσίας), ενώ την αίτηση για αντικατάσταση του δρομολογηθέντος πλοίου υποβάλλει διαφορετικός φορέας, και συγκεκριμένα η Κοινοπραξία του ερωτήματος (της οποίας μέλος είναι η ναυτική εταιρεία «Π.Φ.Σ.Ν.Ε»).

Επειδή συνεπώς η Κοινοπραξία του ερωτήματος αφενός δεν είναι η πλοιοκτήτρια που υπέβαλε τη δήλωση δρομολόγησης, αφετέρου δεν είναι ούτε εταιρεία ανήκουσα σε όμιλο εταιρειών, ούτε εταιρεία θυγατρική, ούτε ναυτική εταιρεία του ν. 959/1979, το αίτημα αντικατάστασης του πλοίου δεν υποβάλλεται νομίμως από αυτήν.

25. Η γνώμη της μειοψηφίας, η οποία απαρτίσθηκε από τον Αντιπρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Αντώνιο Τατσόπουλο και τη Νομική Σύμβουλο του Κράτους Αδαμαντία Καπετανάκη [ψηφοί δύο (2)], έχει ως εξής όσον αφορά το πρώτο ερώτημα: Επειδή, ενόψει της διάταξης του εδαφίου γ' του άρθρου 3 παρ. 6 του ν. 4948/2022, το ιδιοκτησιακό και εν γένει διαχειριστικό καθεστώς του πλοίου που αντικαθίσταται και αυτού που το αντικαθιστά, με τις εκεί διακρίσεις, αποτελεί αντικείμενο βεβαίωσης του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας παρέλκει η απάντηση στο ερώτημα.

Απάντηση

26. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, στο ερώτημα που υποβλήθηκε, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Δ') γνωμοδοτεί, κατά πλειοψηφία, ότι α) η απάντηση που αρμόζει επί του δευτέρου ερωτήματος είναι ότι η Κοινοπραξία του ερωτήματος, βάσει του Καταστατικού της, δεν είναι πλοιοκτήτης κατά την έννοια του ν. 4948/2022 και συνεπώς δεν δύναται να αιτηθεί αντικατάσταση πλοίου, κατ'άρθρο 6 παρ. 3 του νόμου αυτού και β) η απάντηση που αρμόζει επί του πρώτου ερωτήματος είναι ότι η Κοινοπραξία του ερωτήματος αφενός δεν είναι η πλοιοκτήτρια που υπέβαλε τη δήλωση δρομολόγησης, αφετέρου δεν είναι ούτε εταιρεία ανήκουσα σε όμιλο εταιρειών, ούτε εταιρεία θυγατρική, ούτε ναυτική εταιρεία του ν. 959/1979, και το αίτημα αντικατάστασης του πλοίου δεν υποβάλλεται νομίμως από αυτήν, κατ'άρθρο 6 παρ.3 του ν. 4948/2022.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Αθήνα, 20 Μαΐου 2024

Ο Πρόεδρος

Η Εισηγήτρια

Νικόλαος Δασκαλαντωνάκης
Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.

Αικατερίνη Χουρμούζη
Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.