



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

REGULATORY AUTHORITY FOR PORTS

Γρ. Λαμπράκη 150, 18535 Πειραιάς

Τηλ.: 210- 4191966 Fax: 210-4191888

e-mail : info@raports.gr

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ 22/2020

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 70^η

ΘΕΜΑ 7^ο: Γνωμοδότηση επί αιτήματος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων αναφορικά με την εξαίρεση πλοήγησης φορτηγών πλοίων άνω των 1000 gt εθνικής καταμέτρησης.

Την 3^η Ιουλίου 2020, ημέρα Παρασκευή, ώρα 13:00, τα Μέλη της Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.) συνήλθαν στην 70^η Συνεδρίασή τους στα γραφεία της Ρ.Α.Λ. επί της οδού Γρ. Λαμπράκη 150, Πειραιάς, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της Παναγιώτη – Ιάσωνα Αγγελόπουλου, προκειμένου να συζητήσουν και να λάβουν απόφαση επί των θεμάτων της Ημερησίας Διατάξεως.

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

1. Αγγελόπουλος Παναγιώτης – Ιάσων	Πρόεδρος
2. Τορουνίδης Αθανάσιος	Αντιπρόεδρος
3. Κουφός Παναγιώτης	Εισηγητής
4. Μπίτας Δημήτριος	Εισηγητής
5. Χλωμούδης Κωνσταντίνος	Μέλος
6. Γεωργίου Βασίλειος	Μέλος
7. Γρίνος Σπυρίδων	Μέλος
8. Βελουδογιάννη Ελένη	Μέλος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ:

Κουμπάρακης Γεώργιος	Μέλος
----------------------	-------

Χρέη γραμματέως εκτελεί η Αρχικελευστής Λ.Σ. Δημητριάδη Αφεντούλα.

Στην αρχή της συζητήσεως ο Πρόεδρος ανέφερε ότι με την Εισήγηση εισάγεται η από 26η Μαρτίου 2018 επιστολή της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (εφεξής: Ε.Ε.Ν.Μ.Α.) (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 417/03.04.18). Με την επιστολή, διαβιβάστηκε στην Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (εφεξής: Ρ.Α.Λ.) η απευθυνόμενη στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (εφεξής: Υ.ΝΑ.Ν.Π.) εισήγηση / πρόταση της Ε.Ε.Ν.Μ.Α. αναφορικά με την εξαίρεση των υπό ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων άνω των 1300 gt διεθνούς καταμέτρησης ή 1000 gt εθνικής καταμέτρησης από τη χρήση πλοηγών κατά τον κατάπλου στον λιμένα Πειραιώς, για τους εντός της εν λόγω επιστολής προβαλλόμενους λόγους.

Κατόπιν, έδωσε τον λόγο στον αρμόδιο Εισηγητή, κ. Παναγιώτη Κουφό, ο οποίος ανέπτυξε συνοπτικά την από 29^{ης} Ιουνίου 2020 Εισήγησή του. Ακολούθως, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα τεθέντα σε αυτήν, τα Μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, προέβησαν σε διαλογική συζήτηση.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, αφού έλαβε υπόψη τα στοιχεία της κρινόμενης υπόθεσης και την Εισήγηση.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- 1) Στις 03/04/2018 (με αρ. πρωτ. ΡΑΛ 417/03.04.18) εστάλη στη Ρ.Α.Λ. η υπ' αριθ. πρωτ. 195/26.03.2018 επιστολή της Ε.Ε.Ν.Μ.Α. προς Υ.ΝΑ.Ν.Π., με θέμα: «Υποχρεωτική η πλοήγηση φορτηγών πλοίων άνω των 1300 gt διεθνούς καταμέτρησης, 1000 gt εθνικής καταμέτρησης», με την οποία η ένωση (Ε.Ε.Ν.Μ.Α.) αιτήθηκε, κατ' ουσίαν, την εκ μέρους Υ.ΝΑ.Ν.Π. υιοθέτηση της ανωτέρω εισηγήσεως / προτάσεώς της. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα εντός της προαναφερθείσας επιστολής τεθέντα, η ένωση υποστήριξε ότι υφίσταται ζήτημα υπέρμετρης καθυστέρησης των πλοίων αναφορικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοηγικού σταθμού Πειραιά που έγκειται στην υποστολέχυσή του, καθότι «[...] το ήδη υπάρχων προσωπικό δεν επαρκεί για να καλύψει τις αυξημένες απαιτήσεις / ανάγκες.». Περαιτέρω και προς επίλυση του ανακύψαντος ζητήματος, δε, η ένωση εισηγήθηκε την εξαίρεση των υπό ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων άνω των 1000 gt εθνικής καταμέτρησης από τη χρήση πλοηγών κατά τον κατάπλου στον λιμένα Πειραιώς, «[...] εφόσον βέβαια αποδεδειγμένα διαπιστώνεται ότι: τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου του επιτρέπουν την ασφαλή προσέγγιση στο λιμάνι και ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου έχει την ζητούμενη εμπειρία (π.χ. ναυτολογημένος για ικανό χρονικό διάστημα στο πλοίο).», και τούτο διότι «[...] θα έπρεπε και στη Χώρα μας, όπως και σε άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες (Ολλανδία, Βέλγιο, Σκανδιναβικές, κλπ.) να ισχύει σε ανάλογες περιπτώσεις το "Pilot Exemption Certificate" [...]». Όμως, όπως η ίδια υποστηρίζει, καίτοι τα πλοία των μικρών αποστάσεων «[...] πραγματοποιούν συχνούς / αρκετούς κατάπλους [...], είναι νέας τεχνολογίας [...], και περαιτέρω έχουν ναυτολογημένους έμπειρους και για αρκετά έτη πλοίαρχους.», παρά ταύτα, υποχρεώνονται με την υπ' αριθ. 342206/01/96 Κ.Υ.Α. στη χρήση πλοηγών, κατά τους κατάπλους στο λιμένα Πειραιώς.

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- 1) Το **Σύνταγμα της Ελλάδος**, με τις τροποποιήσεις του (ΦΕΚ Α' 187), και ιδίως το Άρθρο 4 παρ. 1.
- 2) Ο **Ν.3142/1955** «Περί Πλοηγικής Υπηρεσίας» (ΦΕΚ Α' 43), όπως ισχύει, ιδίως το Άρθρο 17.
- 3) Το **Ν.Δ.187/1973** «Περί κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α' 261).
- 4) Ο **Ν.2690/1999** «Κώδικας Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 45), όπως ισχύει.
- 5) Ο **Ν.2932/2001** «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 145).
- 6) Ο **Ν.2971/2001** «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 285), όπως ισχύει.
- 7) Ο **Ν.4389/2016** «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 94).
- 8) Ο **Ν.4532/2018** «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2015/1794 και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 63).
- 9) Ο **Ν.4597/2019** «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 35).
- 10) Το **Π.Δ.551/1975** «Περί απαλλαγής εκ της υποχρεωτικής πλοηγήσεως Ελληνικών φορτηγών πλοίων μέχρι 500 κ.ο.χ. προερχομένων εκ λιμένος της αλλοδαπής.» (ΦΕΚ Α' 178).
- 11) Το **Π.Δ.348/1974** «Περί απαλλαγής εκ της υποχρεωτικής πλοηγήσεως ενίων κατηγοριών πλοίων.» (ΦΕΚ Α' 130).
- 12) Το **ΠΔ 19/2016** «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)» (ΦΕΚ Α' 28), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- 13) Η υπ' αριθ. **342206/01/96 ΚΥΑ** των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας «Υπολογισμός λιμενικών δικαιωμάτων» (ΦΕΚ Β' 37).
- 14) Η υπ' αριθ. **1000.00/44060/2017** Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 299/19.06.2017).
- 15) Η υπ' αριθ. **1000.00/62063/2018** Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 477/23.08.2018).
- 16) Η υπ' αριθ. **1000.0/24042/2020** Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 319/27.04.2020).

Κεφάλαια τεκμηρίωσης:

- A. Αρμοδιότητα Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων
 - B. Νομικό Πλαίσιο
 - I. Άρθρα 181 έως 187 του Ν.Δ.187/1973
 - II. Άρθρο 17 του Ν.3142/1955
 - III. Άρθρον μόνον του Π.Δ.348/1974
 - IV. Άρθρον μόνον του Π.Δ.551/1975
 - V. Η υπ' αριθ. 342206/01/96 Κ.Υ.Α.
 - Γ. Υπαγωγή – Ερμηνεία στο πλαίσιο Γνωμοδότησης
-

A. Αρμοδιότητα Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 108 «Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Συνιστάται Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με την επωνυμία “Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων” (Ρ.Α.Λ.), η οποία έχει ως γενικότερη αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος και συνδεδεμένων σε αυτό εγκαταστάσεων, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού [...]».

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 112 «Κανονιστικές αρμοδιότητες» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα έκδοσης κανονιστικών πράξεων και δεσμευτικών οδηγιών, εγκυκλίων, προτύπων, υποδειγμάτων, κατευθυντήριων γραμμών, ανακοινώσεων, κωδίκων δεοντολογίας και χαρτών υποχρεώσεων και καλών πρακτικών, καθώς και κάθε άλλης απαραίτητης πράξης, ιδίως, για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν: α) Στην οικονομική ρύθμιση, απλούστευση, στη διαφάνεια και στη συμβατότητα των τελών, χρεώσεων και κυρώσεων των λιμενικών υπηρεσιών και των ζητημάτων πρόσβασης επί όλων των ελληνικών λιμένων και επί των συνδεδεμένων με αυτούς εγκαταστάσεων, σύμφωνα με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία περί ανταγωνισμού και παροχής λιμενικών υπηρεσιών και χρηματοοικονομικής διαφάνειας. β) [...] γ) Στην άσκηση των λοιπών ρυθμιστικών και άλλων αρμοδιοτήτων της, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης Κανονισμού Ακρόασεων προσώπων και επιχειρήσεων.»

Σύμφωνα με την παρ. 1 του Άρθρου 113 «Ρυθμιστικές αρμοδιότητες» του Ν.4389/2016 προβλέπεται ότι: «Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα, ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό, για: α) [...], β) την τήρηση των υποχρεώσεων των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ιδίως σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, Συμβάσεις Παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού και του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/352 (L57/1), γ) τη ρύθμιση, εποπτεία και συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένου του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/352: αα) επί των τελών και χρεώσεων λιμενικών υποδομών και

υπηρεσιών, ββ) επί της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και πρόσβασης στο λιμενικό τομέα και τις αγορές λιμενικών υπηρεσιών, ιδίως σύμφωνα με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού, συμβάσεων και λιμενικών υπηρεσιών, γγ) επί αναληφθεισών δεσμεύσεων για τα ανωτέρω θέματα, δ) [...], ε) [...], στ) [...].» και σύμφωνα με την παρ. 2 του ίδιου Άρθρου «Περαιτέρω, η Ρ.Α.Λ. είναι αρμόδια για: α) την επεξεργασία και πρόταση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής των αναγκαίων νομοθετικών διατάξεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, β) [...], γ) [...], δ) τον έλεγχο συμβατότητας, αναλογικότητας σε σχέση με την παρεχόμενη υπηρεσία και λήψη των αναγκαίων ρυθμιστικών μέτρων επί της μεθοδολογίας και του καθορισμού των τελών λιμενικών υπηρεσιών και των τελών λιμενικών υποδομών, τη γνωμοδότηση κατόπιν σχετικού ερωτήματος του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επί ειδικών θεμάτων λιμένων περιλαμβανομένων και μέτρων για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του εθνικού λιμενικού συστήματος, ε) [...]. [...]».

Σύμφωνα με τις ανωτέρω νομοθετικές διατάξεις η Ρ.Α.Λ. είναι καθ' ύλην αρμόδια να εξετάσει και να γνωμοδοτήσει επί του εν θέματι ζητήματος. Συνεπώς, παραδεκτώς άγεται προς συζήτηση και εξετάζεται η εν λόγω υπόθεση ενώπιον της Ρ.Α.Λ..

B. Νομικό Πλαίσιο

I. Άρθρα 181 έως 187 του Ν.Δ.187/1973

Σύμφωνα με τις διατάξεις των Άρθρων 181 έως 187 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (εφεξής: ΚΔΝΔ), ορίζονται τα περί πλοήγησης πλοίων εντός λιμένος.

Σύμφωνα με το **Άρθρο 181** «Ενέργεια πλοηγήσεως» του ΚΔΝΔ ορίζεται ότι: «*Η πλοήγησις ενεργείται υπό των νομίμως διοριζομένων πλοηγών από της εισόδου του πλοίου εις την περιοχὴν πλοηγήσεως μέχρι της αγκυροβολίας ἢ παραβολῆς εις κρηπίδωμα και αντιστρόφως ἀπὸ της ἀπάρσεως μέχρι της ἐξόδου του πλοίου εκ της αὐτῆς περιοχῆς. Πλοήγησις δύναται να διενεργῆται και ἐκτὸς των ὁρίων της περιοχῆς πλοηγήσεως.*».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 182** «Χαρακτήρ υπηρεσίας πλοηγού» του ΚΔΝΔ ορίζεται ότι: «*Αἰ ὑπὸ του πλοηγού παρεχόμεναι εις τον πλοίαρχον υποδείξεις και οδηγίαι εἶναι συμβουλευτικῆς χαρακτῆρος.*».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 183** «Πλοηγικοί σταθμοί» του ΚΔΝΔ ορίζεται ότι: «**1.** *Οἱ Πλοηγικοὶ σταθμοὶ συνιστῶνται και καταργοῦνται διὰ Π. Διαταγμάτων, ἐκδιδομένων μετὰ γνώμην του Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἡ περιοχὴ ἐκάστου συνιστωμένου σταθμοῦ ορίζεται διὰ του συστατικῆς αὐτοῦ Διατάγματος. **2.** Ὅπου ὑπάρχει πλοηγικὸς σταθμὸς, ἡ πρόσληψις πλοηγού εἶναι υποχρεωτικὴ διὰ πάντα τα εἰσπλέοντα εις την περιοχὴν του σταθμοῦ, τα ἐκπλέοντα ἐξ αὐτῆς ἢ τα μεθορμιζόμενα ἐν αὐτῇ πλοία.*».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 184** «Πλοηγικά δικαιώματα» του ΚΔΝΔ ορίζεται ότι: «*Τα καταβλητέα Πλοηγικὰ δικαιώματα καθορίζονται διὰ Π. Διατάγματος μετὰ γνώμην του Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.*».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 185** «Ειδικαί περιπτώσεις πλοηγήσεως» του ΚΔΝΔ ορίζεται ότι: «*Μη ὑπάρχοντος Πλοηγικοῦ Σταθμοῦ, δύναται ὁ προϊστάμενος της οικείας Λιμενικῆς Αρχῆς, να διατάσῃ λόγω ἐξαιρετικῶν συνθηκῶν, πλοήγησιν ὑπὸ καταλλήλου προσώπου ὀριζομένου ὑπ'*

αυτού εντός περιοχής, την οποίαν ο ίδιος καθορίζει. Τα Πλοηγικά δικαιώματα, εν τη περιπτώσει ταύτη, καθορίζονται υπό της αυτής Αρχής.».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 186** «Πλοηγικά δικαιώματα επί μη χρησιμοποιήσεως πλοηγού» του ΚΔΝΔ ορίζεται ότι: «*Η κατά παράβασιν των διατάξεων των άρθρων 183 και 184 μη πρόσληψις πλοηγού δεν επάγεται απαλλαγήν από της καταβολής πλοηγικών δικαιωμάτων, εξαιρουμένων των περιπτώσεων: α) μη προσλήψεως πλοηγού εκ περιστατικών ανωτέρας βίας και β) μη εμφανίσεως αυτού όπως πλοηγήση παρά την έγκαιρον σχετικήν αίτησιν. Περί της υπάρξεως των περιστατικών τούτων αποφαινείται ο προϊστάμενος της οικείας Λιμενικής Αρχής.*».

Σύμφωνα με το **Άρθρο 187** «Εξαιρέσεις υποχρεωτικής πλοηγήσεως» του ΚΔΝΔ ορίζεται ότι: «**1.** Εξαιρούνται της υποχρεωτικής πλοηγήσεως: **α)** Τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τα οποία φέρουν ελληνική σημαία ή σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. **β)** τα κάτω των 1000 κόρων ολικής χωρητικότητας εκτελούντα ακτοπλοϊαν εν Ελλάδι ελληνικά φορτηγά πλοία, **γ)** τα ελληνικά πολεμικά και βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού και τα ξένα πολεμικά και βοηθητικά πλοία υπό τον όρον της αμοιβαιότητας. **2.** Εξαιρέσεις από της υποχρεωτικής πλοηγήσεως δύναται να θεσπισθή και εις άλλας περιπτώσεις ή κατηγορίας πλοίων διά Π. Διατάγματος εκδιδομένου προτάσει των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας - Μεταφορών και Επικοινωνιών. **3.** Τα εξαιρούμενα της υποχρεωτικής πλοηγήσεως πλοία εφ' όσον κατ' αίτησίν των χρησιμοποιήσουν πλοηγόν καταβάλλουν τα κεκανονισμένα Πλοηγικά δικαιώματα.».

Περαιτέρω, για την πρόσληψη πλοηγού, συνάπτεται σύμβαση πλοηγήσεως, η οποία καταρτίζεται αφ' ενός με την κλήση που απευθύνει ο πλοίαρχος προς τον πλοηγικό σταθμό, μόλις το πλοίο εισέλθει στη ζώνη υποχρεωτικής πλοηγήσεως, και αφ' ετέρου με την αποστολή πλοηγού στο πλοίο που τον ζήτησε. Αντικείμενο της σύμβασης είναι η παροχή υποδείξεων, πληροφοριών και οδηγιών συμβουλευτικού χαρακτήρα, από τον πλοηγό προς τον πλοίαρχο, οι οποίες βρίσκονται σε άμεση συνάρτηση με τις ιδιαιτερότητες κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης (είδος πλοίου, μορφολογία λιμένα, καιρικές συνθήκες), και συνεργάζεται με τα ρυμουλκά, υποδεικνύει την ταχύτητα πλεύσης, τόπο αγκυροβόλησης και τις απαραίτητες ενέργειες σε περίπτωση αντίξωων καιρικών συνθηκών. (βλ. [Τουντόπουλος Β., Η πλοήγηση ως θεσμός μεταξύ ιδιωτικού, δημοσίου και κοινοτικού δικαίου. Σκέψεις αναφορικά με την υποχρεωτική λιμένα πλοήγηση, σε: Τμ. Ναυτιλίας-Επιχ/κών Υπτηρ. Σχολή Επιστημών & Διοικ. Πανεπιστημίου Αιγαίου, Δίκαιο Λιμένων και Λιμενική Πολιτική, Εκδόσεις Σάκκουλα 2011, σ. 189-216](#)). Η σύμβαση πλοηγήσεως λήγει, άμα περατωθεί αυτή, το οποίο μόνος αρμόδιος να προσδιορίσει είναι ο πλοηγός ([Κιάντου - Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, τομ. Ι, 5^η έκδοση 2005, σελ. 281](#)). Η δε διάρκεια της πλοηγήσεως οριοθετείται από την επιβίβαση του πλοηγού στο πλοίο και την αποβίβαση από αυτό. Κύρια υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι η καταβολή των πλοηγικών δικαιωμάτων, όπως αυτά καθορίζονται από απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας.

Παράλληλα, η πλοηγική υπηρεσία είναι υποχρεωμένη να διαθέτει πλοηγούς, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Γίνεται δε δεκτό, ότι η συγκεκριμένη υποχρέωση της Πλοηγικής Υπηρεσίας αντιστοιχεί σε δικαίωμα των χρηστών του λιμένος να ζητούν την διάθεση πλοηγών ([Τουντόπουλος Β., όπ.](#)). Το δικαίωμα αυτό πηγάζει και από τον μονοπωλιακό χαρακτήρα της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Δεδομένης της υποχρέωσης διάθεσης πλοηγών σε περιοχές υποχρεωτικής πλοήγησης παρέπεται ότι η αδυναμία της Πλοηγικής Υπηρεσίας να εξυπηρετεί με πλοηγό πλοίο που βρίσκεται σε περιοχή ευθύνης Πλοηγικού Σταθμού μπορεί να θεμελιώσει ευθύνη της πλοηγικής υπηρεσίας.

Τέλος, στους λιμένες όπου υπάρχει πλοηγικός σταθμός, η πρόσληψη πλοηγού είναι υποχρεωτική για όλα τα εισπλέοντα στην περιοχή του σταθμού, τα εκπλέοντα από αυτήν ή τα μεθορμιζόμενα σε

αυτή πλοία (Άρθρο 183 παρ. 2 ΚΔΝΔ), ενώ δεν υφίσταται δικαίωμα επιλογής πλοηγού, αλλά την πρόσληψη του πλοηγού που εμφανίζεται στην κλήση του πλοίου (βλ. ΕφΘεσ. 2633/2009).

II. Άρθρο 17 του Ν.3142/1955

Σύμφωνα με το Άρθρο 17 του Ν.3142/1955 προβλέπεται ότι: «**1.** Όπου υπάρχει Πλοηγικός Σταθμός, ή πλοήγησις είναι υποχρεωτική διά πάντα τα εις πλέοντα εις την περιοχήν του Σταθμού, ή εκπλέοντα εκ ταυτής πλοία. **2.** Εις καταβολήν πλοηγικών δικαιωμάτων υποχρεούνται και τα μεθορμιζόμενα πλοία. **3.** Πλοία μη χρησιμοποιούντα Πλοηγούς παρά τας διατάξεις των προηγουμένων παραγράφων, υποχρεούνται εις την καταβολήν πλοηγικών δικαιωμάτων, εξαιρουμένων των περιπτώσεων της μη χρησιμοποίησεως Πλοηγού εκ λόγων ανωτέρας βίας και της μη εμφανίσεως Πλοηγού, ίνα πλοηγήση το πλοίον παρά την έγκαιρον σχετικήν ειδοποίησιν. **4.** Περί της υπάρξεως ή μη ανωτέρας βίας, αποφαίνεται ο προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής του Λιμένος της έδρας του Πλοηγικού Σταθμού. **5.** Εξαιρούνται της υποχρεωτικής πλοηγήσεως και απαλλάσσονται της καταβολής πλοηγικών δικαιωμάτων: **α)** Τα δρομολογημένα εις τας ακτοπλοϊκάς συγκοινωνίας ελληνικά επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και των εκ τούτων επεκτεινόντων τους πλόας των μέχρι δύο το πολύ λιμένων της αλλοδαπής, **β)** Τα ελληνικά επιβατηγά πλοία, τα συνδέοντα ένα ελληνικόν λιμένα και μέχρι δύο λιμένας της αλλοδαπής, **γ)** Τα Ελληνικά πολεμικά και βοηθητικά πλοία του Βασιλικού Ναυτικού και τα ξένα πολεμικά και βοηθητικά πλοία, υπό τον όρον της αμοιβαιότητας, **δ)** Τα κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας πάσης κατηγορίας ελληνικά πλοία, **ε)** Τα κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας θαλαμηγά πλοία πάσης εθνικότητας, **στ)** Τα ελληνικά επιβατηγά πλοία τα εκτελούντα προγραμματισμένους τακτικούς κυκλικούς τουριστικούς πλόας συνεχώς επί εν τουλάχιστον τρίμηνον μεταξύ δύο και άνω ελληνικών λιμένων και επεκτείνοντα τους πλόας των εις λιμένας εξωτερικού.».

III. Άρθρον μόνον του Π.Δ.348/1974

Σύμφωνα με το Άρθρον μόνον του Π.Δ.348/1974 προβλέπεται ότι: «Πλήν των υπό της διατάξεως της παραγράφου 1 του άρθρου 187 του Ν.Δ. 187/1973 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" προβλεπομένων εξαιρέσεων πλοίων εκ της υποχρεωτικής πλοηγήσεως, εξαιρούνται ταύτης και απαλλάσσονται της καταβολής πλοηγικών δικαιωμάτων και αι κάτωθι κατηγορίαι πλοίων: **α)** Τα επιβατηγά πλοία, που φέρουν ελληνική σημαία ή σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, δρομολογημένα ή μη στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, τα οποία συνδέουν ένα τουλάχιστον ελληνικό λιμένα με λιμένες της αλλοδαπής, **β)** Τα ελληνικά επιβατηγά, φορτηγά ή και μικτά οχηματαγωγά πλοία, εκτελούντα ακτοπλοϊκάς συγκοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων και των εκ τούτων επεκτεινόντων τους πλόας των εις λιμένας της αλλοδαπής, **γ)** Τα ελληνικά επιβατηγά πλοία τα εκτελούντα προγραμματισμένους τακτικούς κυκλικούς τουριστικούς πλόας, συνεχώς και επί εν τουλάχιστον τρίμηνον, καθ' έκαστον ημερολογιακόν έτος, μεταξύ ελληνικών λιμένων ή και επικτείνοντα τους πλόας των εις λιμένας του εξωτερικού, **δ)** Τα κάτω των πεντακοσίων (500) κόρων ολικής χωρητικότητας θαλαμηγά πλοία πάσης εθνικότητας.».

IV. Άρθρον μόνον του Π.Δ.551/1975

Σύμφωνα με το Άρθρον μόνον του Π.Δ.551/1975 προβλέπεται ότι: «Πλέον των υπό της διατάξεως της παραγράφου 1 του άρθρου 187 του Ν.Δ. 187/1973 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" και του άρθρου μόνου του Π.Δ. 348/1974 "περί απαλλαγής εκ της υποχρεωτικής πλοηγήσεως ενίων

κατηγοριών πλοίων", προβλεπομένων εξαιρέσεων πλοίων εκ της υποχρεωτικής πλοήγησης, εξαιρούνται ταύτης και απαλλάσσονται της καταβολής πλοηγικών δικαιωμάτων και τα κάτω των πεντακοσίων (500) κόρων ολικής χωρητικότητας Ελληνικά φορτηγά πλοία τα επεκτείνοντα τους πλόας των εις λιμένες αλλοδαπής και προερχόμενα εξ αυτών.».

V. Η υπ' αριθ. 342206/01/96 Κ.Υ.Α.

Σύμφωνα με την υπ' αριθ. **342206/01/96 Κ.Υ.Α.** προβλέπεται ότι: «Ο προσδιορισμός των πάσης φύσεως λιμενικών, πλοηγικών και φαρικών τελών και δικαιωμάτων καθώς και η υποχρέωση πλοήγησης των ελληνικών πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων, που απορρέουν από τις ισχύουσες κατά περίπτωση διατάξεις για πλοία που σύμφωνα με τις διατάξεις της Δ.Σ. 1969 (TONNAGE CONVENTION) είναι μέχρι 1300 G.T., γίνεται με βάση την παλαιά χωρητικότητα τους σε κόρους η οποία προκύπτει από καταμέτρησή τους σύμφωνα με τους κανόνες της Εθνικής νομοθεσίας και αναγράφεται στο οικείο Πιστοποιητικό Καθυστέρησης ή άλλο επίσημο έγγραφο.».

Γ. Υπαγωγή – Ερμηνεία στο πλαίσιο Γνωμοδότησης

Όπως προκύπτει από την κείμενη νομοθεσία, ως κανόνας θεμελιώνεται η υποχρέωση πλοήγησης των πλοίων, τόσο κατά τον κατάπλου όσο και κατά τον απόπλου τους από τους λιμένες, με σκοπό την αποφυγή επέλευσης θαλάσσιων ατυχημάτων. Παράλληλα, δικαιολογημένα, ο νομοθέτης θέλησε να εξαιρέσει ορισμένες περιπτώσεις από την υποχρέωση πλοήγησης. Κατ' ακολουθία τούτου, στο Άρθρο 187 του ΚΔΝΔ, στο Άρθρο 17 παρ. 5 του Ν.3142/1955, καθώς και στο Π.Δ.348/1974 και Π.Δ.551/1975 προβλέπονται οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση πλοήγησης.

Αναλυτικότερα, ο νομοθέτης επέλεξε να εξαιρέσει την υποχρέωση πλοήγησης για τις ακόλουθες, μεταξύ άλλων, κατηγορίες πλοίων: τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τα οποία φέρουν ελληνική σημαία ή σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, τα κάτω των 1000 κόρων ολικής χωρητικότητας ελληνικά φορτηγά πλοία που εκτελούν ακτοπλοΐα στην Ελλάδα, τα δρομολογημένα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ελληνικά επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και των εκ τούτων επεκτεινόντων τους πλόας των μέχρι δύο το πολύ λιμένων της αλλοδαπής, τα ελληνικά επιβατηγά πλοία, τα συνδέοντα ένα ελληνικό λιμένα και μέχρι δύο λιμένες της αλλοδαπής, τα κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας πάσης κατηγορίας ελληνικά πλοία, τα κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας θαλαμηγά πλοία πάσης εθνικότητας, και τα ελληνικά επιβατηγά πλοία που εκτελούν προγραμματισμένους τακτικούς κυκλικούς τουριστικούς πλόες συνεχώς επί ένα τουλάχιστον τρίμηνο ετησίως μεταξύ ελληνικών λιμένων και επεκτείνουν τους πλόες τους σε λιμένες εξωτερικού.

Από τις ανωτέρω διατάξεις, όμως, προκύπτει ότι δεν συμπεριελήφθη στις εξαιρέσεις οι περιπτώσεις των υπό ελληνικής και αλλοδαπής σημαίας φορτηγών πλοίων που, χωρίς να εκτελούν κατά κυριολεξία ακτοπλοΐα, διενεργούν, πάντως, τακτικά δρομολόγια μεταξύ ελληνικών (ή/και ξένων) λιμένων.

Η ως άνω, δια νόμου, επιβαλλόμενη υποχρέωση πλοήγησης πλοίων, κατά τον είσπλου και τον έκπλου τούτων, αποτελεί ρύθμιση θεσπιζόμενη εν όψει των αντικειμενικών δεδομένων που ισχύουν εντός λιμένος και αποσκοπεί στην αποτροπή κινδύνων για την ασφάλεια εντός αυτού. Ο νόμος προβλέπει ορισμένες εξαιρέσεις, απ' αυτόν τον κανόνα, δίχως, ωστόσο, να αποκλείει τη διεύρυνσή τους με την προσθήκη κι άλλων περιπτώσεων, καθότι, σύμφωνα με την παράγραφο 2

του άρθρου 187 προβλέπεται ότι: «Εξαιρέσεις από της υποχρεωτικής πλοηγήσεως δύναται να θεσπισθή και εις άλλας περιπτώσεις ή κατηγορίας πλοίων διά Π. Διατάγματος εκδιδόμενου προτάσει των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας - Μεταφορών και Επικοινωνιών.».

Οι ως άνω προβλεπόμενες εξαιρέσεις έχουν κατ' αρχήν ως βάση το, πρόσφορο για την γενόμενη ρύθμιση, κριτήριο της διενεργείας τακτικών, δηλαδή περιοδικών και με ορισμένη εύλογη συχνότητα, πλόων, ήτοι την προσέγγιση σε συγκεκριμένο λιμένα, είτε καθ' όλο το έτος, είτε για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα εντός αυτού. Η προϋπόθεση αυτή, της διενεργείας τακτικών πλόων, συντρέχει εν πρώτοις στην περίπτωση, κατά την οποία το πλοίο που εκτελεί ακτοπλοΐα, μεταφέρει πρόσωπα και αγαθά μεταξύ των λιμένων του εσωτερικού που συνδέει, δεδομένου ότι, κατά κοινή πείρα, λόγω των συνεχών προσεγγίσεων σε αυτούς και της εντεύθεν γνώσεως των ιδιομορφιών τους, δύναται να κινείται με ασφάλεια χωρίς να παρεμποδίζεται η ομαλή κίνηση των άλλων πλοίων. Ως πλοία διενεργούνται ακτοπλοΐα, δε, θεωρούνται αυτά που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ των ελληνικών λιμένων (βλ. ενδεικτικώς ΣτΕ 3407/2005, σκ. 5). Καθίσταται, λοιπόν, σαφές ότι αφενός η τακτική, περιοδική και με εύλογη συχνότητα διενέργεια του απόπλου και κατάπλου των πλοίων και αφετέρου η ένεκα των ανωτέρω αποκτηθείσα γνώση των ιδιομορφιών του λιμένα από τον πλοίαρχο αποτελούν προαπαιτούμενα για την καθιέρωση εξαίρεσης από την υποχρέωση πλοήγησης.

Ωστόσο, η προϋπόθεση της τακτικής, περιοδικής και με εύλογη συχνότητα πραγματοποίησης δρομολογίων και η εξ αυτού του λόγου απόκτηση γνώσεως των ιδιομορφιών του λιμένα, συντρέχει ωσαύτως και στην περίπτωση φορτηγού πλοίου, το οποίο εκτελεί ακτοπλοΐα, αλλά με επέκταση των πλόων σε λιμένα ή λιμένες του εξωτερικού (περ. β' του μόνου Άρθρου του Π.Δ.348/1974). Περαιτέρω, η ίδια προϋπόθεση συντρέχει και στην περίπτωση της διενέργειας τακτικών δρομολογίων μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων από πλοία με ελληνική σημαία, η οποία, από απόψεως του σκοπούμενου εν προκειμένω κριτηρίου των συνεχών προσεγγίσεων και της εντεύθεν γνώσεως των ιδιομορφιών των λιμένων, ουδόλως διαφέρει από την προεκτεθείσα περίπτωση που προβλέπει ο νόμος, ήτοι του πλοίου που εκτελεί ακτοπλοΐα με επέκταση των πλόων σε λιμένα ή λιμένες του εξωτερικού. Τα ανωτέρω, τελούν πάντοτε, υπό το πρίσμα της ασφάλειας του είσπλου και του έκπλου των πλοίων απ' τους λιμένες.

Κατά συνέπεια, με βάση τις διατάξεις του νόμου, κατά το μέρος που, επί συνδέσεως λιμένων του εσωτερικού και εξωτερικού, απαλλάσσονται μεν της υποχρέωσης πλοηγήσεως αναφορικά με τους λιμένες τούτους τα πλοία που εκτελούν ακτοπλοΐα, με επέκταση των πλόων σε λιμένα ή λιμένες του εξωτερικού, αλλά αδικαιολογήτως αποκλείονται της απαλλαγής από της υποχρέωσης αυτής τα, υπό τις ίδιες αντικειμενικές συνθήκες τελούντα ελληνικά φορτηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων, δύναται να ερμηνευθεί ότι χωρεί, με βάση την συνταγματικώς κατοχυρωμένη αρχή της ισότητας, αναλογική εφαρμογή των διατάξεων περί εξαίρεσης από την υποχρέωση πλοήγησης και ως προς αυτά τα πλοία. Και τούτο διότι, έκφανση και εμπειρέχουσα έννοια της αρχής της ισότητας αποτελεί και η επεκτατική εφαρμογή μίας ευνοϊκής ρύθμισης και σε όσους παραλείφθηκαν αδικαιολόγητα, προς αποκατάσταση της διαταραχθείσας ισότητας, παρά μόνον όταν πρόκειται για νόμιμες ενέργειες.

Ένεκα των ανωτέρω, λοιπόν, και εφόσον συντρέχει το κριτήριο των συνεχών προσεγγίσεων στον λιμένα και της εντεύθεν γνώσεως των ιδιομορφιών του, ως προς τα ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 1300 gt διεθνούς καταμέτρησης ή 1000 gt εθνικής καταμέτρησης, συνάγεται το συμπέρασμα ότι και ως προς τα πλοία αυτά συντρέχουν ταυτόσημες συνθήκες με τα διενεργούντα ακτοπλοΐα πλοία, και για λόγους ταυτότητας των συνθηκών και ίσης μεταχείρισης, δέον όπως επεκταθεί, υπό προϋποθέσεις, και σε αυτά ο κανόνας της εξαίρεσης από την υποχρέωση πλοήγησης, τις οποίες θα οριστούν και εξειδικευτούν αρμοδίως από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ειδικότερα δε, οι τεχνικές προϋποθέσεις που θα τεθούν θα πρέπει να έχουν ως κριτήριο την διασφάλιση του ασφαλούς κατάπλου και απόπλου πλοίων σε λιμένα, και θα δύνατο να συμπεριλαμβάνουν ενδεικτικά μέτρα, όπως, σωρευτικά, η απαίτηση αποδεδειγμένης εμπειρίας πλοίαρχου και γνώσης λιμένος, ο ορισμός μέτρων απόδειξης / τεκμηρίωσης αυτών, ο ορισμός μεγίστου μεγέθους πλοίου που δύναται να τύχει εξαιρέσεως από την πλοήγηση και, ενδεχομένως, ο ορισμός της έννοιας της τακτικότητας των πλοίων για την υπό εξέταση κατηγορία πλοίων.

Επομένως, οι ανωτέρω διατάξεις (ανεξαρτήτως του εάν είναι συμβατές προς το κοινοτικό δίκαιο και, ειδικότερα, προς τις διατάξεις του Κανονισμού 4055/86 «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών», ΕΕ L 378) κατά το μέρος που, αδικαιολογήτως, αποκλείουν της εξαιρέσεως από την υποχρέωση πλοηγήσεως τα υπό ελληνική σημαία φορτηγά πλοία, τα οποία, χωρίς, βέβαια, να εκτελούν ακτοπλοΐα, εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ ελληνικών (ή/και ξένων) λιμένων, θα ηδύνατο να θεωρηθεί ότι αντίκεινται στην κατοχυρωμένη στο Σύνταγμα αρχή της ισότητας (βλ. ΣτΕ 3407/2005, 4078/2001, 2576-9/2001, 401/1999, 2185-9/1998 επταμ., 4562/1998 επταμ., 1263-4/1998, 6297-8/1996 επταμ.), η οποία επιβάλλει την ομοιόμορφη μεταχείριση των τελούντων υπό τις αυτές ή παρόμοιες συνθήκες και αποκλείει την έκδηλα άνιση μεταχείριση και την αυθαίρετη εξομοίωση διαφορετικών καταστάσεων.

Το δε κριτήριο της σημαίας για την υπαγωγή στην εξαίρεση από την πλοήγηση δεν φαίνεται ότι σκοπεύει στην ικανοποίηση της σκοπούμενης διαφύλαξης της ασφάλειας των πλοίων στους λιμένες και την αποτροπή κινδύνων, ενώ παράλληλα, δύναται να περιορίσει τον ανταγωνισμό μεταξύ ίδιας κατηγορίας πλοίων, και εν γένει να υπονομεύσει τη διεθνή δραστηριότητα της εθνικής ναυτιλίας.

Προς επίρρωση δε, των ανωτέρω αναφορικά με την γνώση των ιδιομορφιών του εκάστοτε λιμένα και την απόδειξη κτήσης της αντίστοιχης εμπειρίας από τους πλοίαρχους των πλοίων, δέον όπως γίνει αναφορά στις διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, οι οποίες ρυθμίζουν τα σχετικά με την διενέργεια πλοηγήσεων ζητήματα. Σύμφωνα με τα Άρθρα 181 έως 187 του ΚΔΝΔ προκύπτουν τα ακόλουθα: η πλοήγηση διενεργείται από νομίμως διοριζόμενους πλοηγούς, οι οποίοι παρέχουν συμβουλευτικού χαρακτήρα υποδείξεις και οδηγίες στον πλοίαρχο πλοίου κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου του πλοίου στον λιμένα. Συγκεκριμένα, στους λιμένες που διαθέτουν Πλοηγικούς Σταθμούς, η πλοήγηση διενεργείται, υποχρεωτικώς για όλα τα εισπλέοντα, αποπλέοντα και μεθορμιζόμενα στην περιοχή του Σταθμού πλοία, από πλοηγούς που στελεχώνουν την Πλοηγική Υπηρεσία του Σταθμού, οι οποίοι διορίζονται στην Υπηρεσία κατόπιν διαγωνισμού, πρέπει δε να είναι κάτοχοι διπλώματος Πλοίαρχου Α΄ ή Β΄ Τάξης. Στους λιμένες, ωστόσο, όπου δεν λειτουργεί Πλοηγικός Σταθμός, δηλαδή δεν υφίσταται στελεχωμένη από πλοηγούς Πλοηγική Υπηρεσία, η πλοήγηση δύναται να διενεργείται, εφόσον ζητηθεί από τον πλοίαρχο του εισπλέοντος, αποπλέοντος ή μεθορμιζόμενου πλοίου, από ναυτικό, έμπειρο και γνώστη των συνθηκών που επικρατούν στον λιμένα της περιοχής, ο οποίος υποδεικνύεται από τη Λιμενική Αρχή. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, πέραν της γνώσης και εμπειρίας των συνθηκών του οικείου λιμένα, ως ουσιαστικού προσόντος για τη διενέργεια πλοηγήσεων, δεν απαιτείται, ως τυπικό προσόν, και η κατοχή διπλώματος Πλοίαρχου Α΄ ή Β΄ Τάξεως (βλ. ΣτΕ 2197/2019, ΝΟΜΟΣ).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ομόφωνα σε φανερή ψηφοφορία

ΓΝΩΜΟΔΟΤΕΙ

α' Ενόψει της σκοπούμενης από το νόμο διαφύλαξης του ασφαλούς κατάπλου και απόπλου σε λιμένα, φορτηγά πλοία, άνω των 1000 κόρων μέχρι ενός μεγίστου μεγέθους, τα οποία διενεργούν τακτικές, περιοδικές και με εύλογη συχνότητα προσεγγίσεις στους λιμένες, καίτοι δεν περιλαμβάνονται στις εξαιρέσεις του νόμου και δεν διενεργούν ακτοπλοΐα με τη στενή έννοια του όρου, δύνανται να τύχουν εξαιρέσεως από την υποχρέωση πλοήγησης εφόσον, ενδεικτικά, συντρέχουν σωρευτικά οι κατωτέρω προϋποθέσεις:

i) διενεργούν τακτικές, περιοδικές και με εύλογη συχνότητα προσεγγίσεις στους ελληνικούς λιμένες, κατ' αντιστοιχία με αυτές των πλοίων της ακτοπλοΐας,

ii) έχουν έμπειρους πλοιάρχους ναυτολογημένους για αρκετά έτη στα ίδια πλοία, και ως απόρροια της συνδρομής ταύτης και της προαναφερθείσας προϋποθέσεως, έχουν αποκτήσει αποδεδειγμένα γνώση των ιδιομορφιών του εκάστοτε ενδιαφέροντα λιμένα.

β' Την αποστολή της παρούσης προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προκειμένου να ληφθεί υπ' όψιν των αρμοδίων Υπηρεσιών κατά την εξέταση της ανωτέρω επιστολής.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΡΑΛ

Παναγιώτης – Ιάσων Αγγελόπουλος