



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησεως 110/2017
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Τμήμα Δ')

Συνεδρίαση της 11^{ης} Απριλίου 2017

Σύνθεση:

Προεδρεύουσα: Αικατερίνη Γρηγορίου, Νομικός Σύμβουλος του Κράτους, αρχαιότερη των Νομικών Συμβούλων του Τμήματος, λόγω κωλύματος της Προέδρου του Τμήματος Χρυσαφούλας Αυγερινού, Αντιπροέδρου Ν.Σ.Κ.

Μέλη: Δήμητρα Κεφάλα, Ευστράτιος Συνοίκης, Παναγιώτης Παππάς, Παναγιώτα – Ελευθερία Δασκαλέα – Ασημακοπούλου, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

Εισηγητής: Νικόλαος Μουκαζής, Πάρεδρος ΝΣΚ (γνώμη χωρίς ψήφο).

Αριθμός Ερωτήματος: Το υπ' αριθμ. πρωτ. 2324.1/103720/5-12-2016 έγγραφο της Διεύθυνσης Μελετών και Κατασκευών Πλοίων / Κλάδος Ελέγχου Πλοίων / Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. / Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ερώτημα: *Ερωτάται εάν τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη μετά την απομάκρυνσή τους από τα δρομολόγια, την δραστηριοποίησή τους στο εξωτερικό, την επιστροφή τους και την ύψωση εκ νέου της Ελληνικής σημαίας, εμπίπτουν στις διατάξεις της υποπαραγράφου β' της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του π.δ. 103/1999, όπως ισχύει, και μπορούν να συνεχίσουν να εκτελούν πλόες, δυνάμει του άρθρου 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973) και του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, όπως ισχύουν, ή εάν δεν εμπίπτουν πλέον στις διατάξεις του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος 103/1999 και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατή η επαναδρομολόγησή τους.*

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

Ιστορικό

Από το έγγραφο του ερωτήματος, όπως συμπληρώθηκε με το υπ' αριθμ. πρωτ. 2324.1/15844/2-3-2017 όμοιο, και τα στοιχεία του φακέλου, που το συνοδεύουν, δίδεται το ακόλουθο πραγματικό :

1. Στη Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υποβλήθηκαν από τον Δ.....Γ....., με την ιδιότητα του διαχειριστή του Επιβατηγού υδροπτερύγου (Ε/Γ-Υ/Γ) «Κ.....», η από 13-10-2016 (με αρ. πρωτ. 2471/13-10-2016) και η από 21-12-2016 (με αρ. πρωτ. 2898/21-12-2016) αιτήσεις για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και την έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας στα πλαίσια του π.δ. 104/2016.

2. Το ως άνω πλοίο, όπως αναφέρεται στο υπ' αριθμ. 2324.1/24245/30-3-2017 έγγραφο της ερωτώσας Υπηρεσίας, ναυπηγήθηκε το 1981, αναγνωρίσθηκε ως ελληνικό επιβατηγό πλοίο με την υπ' αριθμ. πρωτ. 280/9-8-1991 απόφαση ΥΕΝ/ΔΕΕΠ, εκτελούσε πλόες εσωτερικού στην Ελλάδα, βάσει πιστοποιητικών αξιοπλοΐας εκδοθέντων από την Υπηρεσία αυτή και, ειδικότερα, εκτελούσε πλόες εσωτερικού κατά την 5-6-1998, δηλαδή κατά το χρόνο που αναφέρεται στην κρίσιμη, εν προκειμένω, διάταξη της υποπαραγράφου β' της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του π.δ. 103/1999, σύμφωνα με το υπ' αριθμ. πιστ. Μ582 από 2-4-1998 (ημερομηνία λήξης 25-1-1999) Πιστοποιητικό Κατασκευής και Εξοπλισμού Δυναμικώς Υποστηριζομένου Σκάφους (ΠΚΕΔΥΣ).

3. Σύμφωνα με το ως άνω πιστοποιητικό, πρόκειται για πλοίο που ανήκει στην κατηγορία των δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών, το οποίο επιθεωρήθηκε και διαπιστώθηκε ότι πληρούσε τις απαιτήσεις του κώδικα ασφαλείας δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών (DSC, από τα αρχικά των λέξεων Dynamically Supported Craft).

4. Το πλοίο αυτό έφερε την ελληνική σημαία μέχρι το έτος 2009, δραστηριοποιούμενο στην Ελλάδα, και εν συνεχεία, ενόψει της συμπλήρωσης του ορίου ηλικίας των 30 ετών, που ίσχυε κατά το χρόνο εκείνο για τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, ύψωσε ξένη σημαία (Βουλγαρίας) προκειμένου να

δραστηριοποιηθεί εκτός Ελλάδος. Μετά δε την θέση σε ισχύ των διατάξεων του π.δ. 104/2016 επανήλθε στη χώρα μας το έτος 2016, για να υψώσει εκ νέου την ελληνική σημαία και να δραστηριοποιηθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεών του.

5. Με αφορμή το υποβληθέν, κατά τα ανωτέρω, αίτημα για επιθεώρηση του εν λόγω πλοίου, προκειμένου να επαναδραστηριοποιηθεί, η εταιρεία «Α.Ε.... FLYING DOLPHINS», πλοιοκτήτρια τριών (3) Ε/Γ-Υ/Γ δυναμικώς υποστηριζόμενων πλοίων, υπέβαλε προς την ερωτώσα υπηρεσία και άλλες συναρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής την υπ' αριθμ. πρωτ. 434/17-11-2016 επιστολή της, με την οποία εξέφρασε τις αντιρρήσεις και προβληματισμούς της σχετικά με τα ζητήματα που ανακύπτουν μετά τη δημοσίευση του π.δ. 104/2016. Προέβαλε, επίσης, ότι το Ε/Γ-Υ/Γ «Κ.....» από το χρόνο πώλησής του (2010) το παρακολουθούσε ο Βουλγαρικός Νηογνώμονας, που δεν είναι αναγνωρισμένος για να δώσει βεβαίωση για τυχόν μετασκευές ή άλλες μεταβολές, ότι έχει λήξει η ισχύς της πράξης με την οποία αυτό είχε αναγνωρισθεί ως ελληνικό και ότι, η εκ νέου αναγνώριση δεν είναι εφικτή.

6. Αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή του π.δ. 104/2016, εξέφρασε και η εταιρεία «ΗΝ.Ε.», με την από 18-11-2016 (με αρ. πρωτ. 3118/23-11-2016) επιστολή της προς την ερωτώσα Υπηρεσία, με την οποία ισχυρίστηκε ότι η εφαρμογή του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος θέτει «εν αμφιβόλω» τους δύο βασικούς άξονες πάνω στους οποίους οφείλει να κινείται η ελληνική ναυτιλία, ήτοι την προστασία της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας των επιβαινόντων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος γενικότερα.

7. Κατόπιν των ανωτέρω και προκειμένου να διευκρινιστούν θέματα που αφορούν την επαναδραστηριοποίηση δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών κατ' εφαρμογή των διατάξεων του π.δ.5/2015 και του π.δ.104/2016, τέθηκε το υπό κρίση ερώτημα.

Νομοθετικό Πλαίσιο

8. Στις διατάξεις των άρθρων 2, 3, 4, 6 και 9 του π.δ. 103/1999 «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998» (Α' 110) ορίζονται τα εξής:

«Άρθρο 2

(Άρθρο 2 της Οδηγίας)

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος και των παραρτημάτων του νοούνται ως:

(α)...(ε)... «επιβατηγό πλοίο». Κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες.

(στ) «Επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος» : Κάθε ταχύπλοο σκάφος ως αυτό ορίζεται στον Κανονισμό 1 του κεφαλαίου Χ της σύμβασης SOLAS του 1974, στην ενημερωμένη έκδοση, το οποίο μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες.

Δεν θεωρούνται ως επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη τα επιβατηγά τα οποία εκτελούν εσωτερικούς θαλάσσιους πλόες κλάσεως Β, Γ ή Δ όταν: (i) το εκτόπισμά τους που αντιστοιχεί με τη σχεδιασθείσα ισαλογραμμή είναι μικρότερο των 500 m³ και (ii) η ανώτατη ταχύτητά τους, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.4.30 του Κώδικα ταχυπλόων σκαφών του 1974 και στην παράγραφο 1.4.37 του Κώδικα ταχυπλόων σκαφών του 2000 είναι μικρότερη των 20 κόμβων.

(ζ) «Νέο πλοίο»: Κάθε πλοίο του οποίου η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί ή το οποίο βρίσκεται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την 1^η Ιουλίου 1998....

(η) «Υπάρχον πλοίο» : Κάθε πλοίο που δεν είναι νέο.

(ηα) «ηλικία» : η ηλικία του πλοίου, η οποία εκφράζεται σε αριθμό ετών μετά την ημερομηνία παράδοσής του....».

«Άρθρο 3

(Άρθρο 3 της Οδηγίας)

Πεδίο εφαρμογής

1. Το παρόν διάταγμα εφαρμόζεται: (α) στα νέα επιβατηγά πλοία, (β) στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω, (γ) στα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, όταν εκτελούν πλόες εσωτερικού.

Η ΔΕΕΠ και οι Λιμενικές Αρχές εξασφαλίζουν ότι τα επιβατηγά πλοία και τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μη μέλους, πριν αρχίσουν να εκτελούν πλόες εσωτερικού πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

2. Το παρόν διάταγμα δεν εφαρμόζεται:

(α) Στα επιβατηγά πλοία που είναι:

(i) πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία,

(ii) μη μηχανοκίνητα πλοία,



(iii) πλοία που δεν είναι κατασκευασμένα από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό και δεν καλύπτονται από τα πρότυπα που αφορούν τα ταχύπλοα σκάφη [ψήφισμα MSC 36 (63) ή το MSC.97(73)] ή τα δυναμικώς στηριζόμενα σκάφη [ψήφισμα A.373(X)]¹.....

(vii) πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές.

(β) Στα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που είναι: (i) πολεμικά και οπλιταγωγά σκάφη, (ii) σκάφη αναψυχής, εκτός εάν έχουν ή πρόκειται να έχουν πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς».

«Άρθρο 6

(Άρθρο 6 της Οδηγίας)

Απαιτήσεις ασφαλείας

Οι απαιτήσεις ασφαλείας είναι: 1.....4. Όσον αφορά τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη:

(α) Τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που ναυπηγούνται ή υφίστανται επισκευές, μετασκευές ή μετατροπές μεγάλης κλίμακας από 1^{ης} Ιανουαρίου 1996 και εξής πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των κανονισμών X/2 και X/3 της σύμβασης SOLAS του 1974, εκτός εάν : η τρόπιδά τους έχει ήδη τεθεί ή βρίσκονταν σε αντίστοιχο στάδιο ναυπήγησης το αργότερο τον Ιούνιο του 1998 και έχουν παραδοθεί και τέθηκαν σε υπηρεσία το αργότερο τον Δεκέμβριο του 1998 και πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις του κώδικα ασφαλείας για τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη (κώδικας DSC) που περιλαμβάνονται στο ψήφισμα A. 373 (X) του IMO, όπως τροποποιήθηκε από το ψήφισμα MSC.37 (63) του IMO».

(β) Τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1^η Ιανουαρίου 1996 και πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα ταχύπλοων σκαφών εξακολουθούν να λειτουργούν σύμφωνα με τα πιστοποιητικά που τους έχουν δοθεί βάσει αυτού του κώδικα.

Τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1^η Ιανουαρίου 1996 και δεν πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα ταχύπλοων σκαφών δεν μπορούν να εκτελούν πλόες εσωτερικού, εκτός αν εκτελούσαν ήδη πλόες εσωτερικού στην Ελλάδα κατά την 05-6-1998, οπότε μπορεί να τους επιτραπεί να συνεχίσουν να εκτελούν πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων. Τα σκάφη αυτά οφείλουν να πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα DSC, όπως τροποποιήθηκε.

¹ Η υποπερίπτωση iii της περίπτωσης α της παραγράφου 2 του άρθρου 3 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 2 παρ.3 του ΠΔ 20/2012 (ΦΕΚ Α' 46)

(γ) ...».

«Άρθρο 9

(Άρθρο 11 της Οδηγίας)

Πιστοποιητικά

1. Όλα τα νέα και όλα τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία με ελληνική σημαία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου σύμφωνα με το παρόν διάταγμα. Το πιστοποιητικό ασφαλείας πρέπει να έχει τον τύπο του υποδείγματος του παραρτήματος II. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από τη ΔΕΕΠ, μετά την αρχική επιθεώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 εδάφιο (α) και παράγραφος 2 εδάφιο (α).

2.... 3. Για τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη με ελληνική σημαία που πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα ταχύπλοων σκαφών, η ΔΕΕΠ εκδίδει πιστοποιητικό ασφαλείας ταχύπλοου σκάφους και άδεια λειτουργίας ταχυπλόου σκάφους, σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα ταχύπλοων σκαφών. Η ΔΕΕΠ θα χορηγεί σε κάθε επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος με ελληνική σημαία το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα ασφαλείας για τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη (κώδικας DSC) όπως τροποποιήθηκε, ένα πιστοποιητικό κατασκευής και εξοπλισμού δυναμικώς υποστηριζόμενου σκάφους καθώς και μία άδεια λειτουργίας δυναμικώς υποστηριζόμενου σκάφους σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα DSC...».

9. Στις διατάξεις των άρθρων 5 και 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973 – Α' 261), ορίζονται τα ακόλουθα:

«Άρθρο 5

1. Αναγνωρίζονται ως ελληνικά πλοία τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών Κρατών – Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε εταιρείες των λοιπών κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αναφέρονται στο άρθρο 48 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μετά από αίτηση των πλοιοκτητών τους, η οποία συνοδεύεται από το σχετικό τίτλο κτήσης κυριότητας. 2...., 3...., 4...., 5. Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού μετά από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, καθορίζονται τα σχετικά με την αναγνώριση ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών».



«Άρθρο 164

1. Ελληνικά επιβατηγά πλοία, αναγνωριζόμενα κατά την διάταξιν του άρθρου 5 παράγραφος 3 του παρόντος ή αναγνωρισθέντα κατά τας προϊσχύσασας διατάξεις ή μηδέποτε αναγνωρισθέντα αλλ' οπωσδήποτε εφοδιασθέντα μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου 1969 διά πρωτοκόλλου γενικής επιθεωρήσεως ή πιστοποιητικού ασφαλείας εμπορικών πλοίων, απομακρύνονται υποχρεωτικώς εκ της εξυπηρητήσεως των κατά την έννοιαν της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του παρόντος συγκοινωνιών επί τη συμπληρώσει ηλικίας τριάκοντα πέντε (35) ετών από του έτους της κατελκύσεώς των. Ως αφετηρία υπολογισμού του ανωτέρου ορίου λαμβάνεται η 31η Δεκεμβρίου του έτους της κατελκύσεως.²

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία, για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 (EEL 144/1998), όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α' 110) και ισχύει, υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του άρθρου 6(α) της Οδηγίας 98/18/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/24 (EEL 123/2003) ΕΚ και όπως ενσωματώθηκε με την παρ. 3 του άρθρου 2 του π.δ. 66/2005 (Α' 100) και ισχύει, καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6, 8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ, όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6, 8 και 9 του π.δ. 52/2005 (Α' 79) και ισχύει.³

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, για τα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν εφαρμόζονται ομοίως στα επιβατηγά και επιβατηγά / οχηματαγωγά πλοία, που εκτελούν πλόες μέχρι είκοσι (20) ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή, εφόσον ικανοποιούνται οι πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται για το σκοπό αυτόν με διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού οφείλουν να εναρμονιστούν εντός μεταβατικής περιόδου που θα προβλέπεται στο διάταγμα αυτό και τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, στα οποία έχει γίνει εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού...⁴»

² Τα δύο πρώτα εδάφια του άρθρου 164 αριθμήθηκαν ως παρ.1 με την παράγραφο 6.α. του άρθρου 11 του ν. 4150/2013, Α' 102.

³ Το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 164, το οποίο είχε προστεθεί με το άρθρο 1 του π.δ. 124/2006, αναριθμήθηκε σε παράγραφο 2 και αντικαταστάθηκε ως άνω με την παράγραφο 6.β. του άρθρου 11 του ν. 4150/2013.

⁴ Όπως η παράγραφος 3 είχε προστεθεί με την παράγραφο 6 γ του άρθρου 11 του ν. 4150/2013.

10. Στις διατάξεις των άρθρων 2 και 3 του π.δ. 364/1988, «Αναγνώριση ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών και τροποποίηση των προϋποθέσεων για τη δρομολόγησή τους στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας» (Α' 159), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 5 του άρθρου 5 του ν.δ. 187/1973, ορίζονται τα εξής :

«Άρθρο 2

1. Το Διάταγμα αυτό εφαρμόζεται στα πλοία που έχουν εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια και πρόκειται ν' αναγνωρισθούν, ως «επιβατηγά» και, σύμφωνα με τους κανονισμούς επιθεωρήσεων και ασφαλείας του ισχύουν, εφοδιάζονται με πιστοποιητικά ασφαλείας.....».

«Άρθρο 3

1. Για να αναγνωρισθεί ελληνικό πλοίο ως «επιβατηγό» πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις ανάλογα με την περίπτωση: (α)....., (β) Στην περίπτωση που εκτελεί πλόες εσωτερικού πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των ισχυόντων εθνικών κανονισμών. 2. Η αναγνώριση ελληνικού πλοίου ως «επιβατηγού» που πληροί τις απαιτήσεις της παραπάνω παραγράφου, συντελείται με την ολοκλήρωση των διαδικασιών του άρθρου 4 του παρόντος διατάγματος και επέρχεται με την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας του 4. Πλοία που αναγνωρίστηκαν ως «ελληνικά επιβατηγά» και στη συνέχεια άλλαξαν σημαία, εφόσον επανέλθουν στην ελληνική σημαία υπόκεινται στη διαδικασία αναγνώρισης μόνο για το μέρος που επιβάλλεται λόγω μετασκευών ή αλλαγής πλόων υπό τον όρο ότι τα σχέδια, μελέτες και λοιπά στοιχεία που είχαν υποβληθεί για την αναγνώριση εξακολουθούν να υπάρχουν στη ΔΕΕΠ».⁵

11. Στις διατάξεις του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001 (Α' 145) ορίζονται τα εξής:

«Άρθρο Τρίτο

1.....2. Για τη δρομολόγηση πρέπει: α).....,β).....,γ) Το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μη συμπληρώνει ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα (30) ετών. Οι διατάξεις του παραπάνω εδαφίου δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά

⁵ Το άρθρο 3 του π.δ. 364/1988, όπως αντικαταστάθηκε αρχικά με το άρθρο 1 του π.δ. 103/1993 (Α' 47) και στη συνέχεια με το άρθρο 2 του π.δ. 333/1995 (Α' 179), αντικαταστάθηκε εν τέλει με το άρθρο 1 του π.δ. 101/1999 (Α' 108)

πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 (EEL 144/1998) όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α' 110), όπως ισχύει, υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του άρθρου 6α της Οδηγίας 98/18/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/24 (EEL 123/2003) ΕΚ και όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 2 παρ. 3 του π.δ. 66/2005 (Α' 100), όπως ισχύει, καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6, 8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6, 8 και 9 του π.δ. 52/2005 (Α' 79), όπως ισχύει. Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται επίσης στα επιβατηγά και επιβατηγά / οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μέχρι είκοσι (20) ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή, εφόσον ικανοποιούνται οι πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται για το σκοπό αυτόν με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού οφείλουν να εναρμονιστούν εντός μεταβατικής περιόδου που θα προβλέπεται στο διάταγμα και τα επιβατηγά και επιβατηγά / οχηματαγωγά πλοία, στα οποία έχει γίνει εφαρμογή των διατάξεων του δεύτερου εδαφίου...».

12. Στις διατάξεις του άρθρου 1 του π.δ. 5/2015 «Πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου, όροι και προϋποθέσεις για τη δρομολόγηση επιβατηγών (Ε/Γ), επιβατηγών οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοίων μετά τη συμπλήρωση της προβλεπόμενης στις οικείες διατάξεις ηλικίας» (Α' 4), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της διάταξης της παραγράφου 3 του άρθρου 164 του ν.δ. 187/1973, η οποία προστέθηκε με την παράγραφο 6 γ του άρθρου 11 του ν. 4150/2013, ορίζονται τα εξής:

«Άρθρο 1

«1. Σκοπός του παρόντος είναι ο καθορισμός πρόσθετων διαδικασιών ελέγχου, όρων και προϋποθέσεων δρομολόγησης επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων, που έχουν συμπληρώσει ή συμπληρώνουν, εντός του έτους που υποβάλουν αίτηση για επιθεώρηση, ηλικία: α) τριάντα (30) ετών, από το έτος καθέλकुσή τους, για να δραστηριοποιούνται μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδος καθώς και μεταξύ νησιωτικών λιμένων της, σύμφωνα με την περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, β) τριάντα πέντε (35) ετών, από το έτος καθέλकुσή τους, για να δραστηριοποιούνται μεταξύ των

ηπειρωτικών λιμένων σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 164 του ν.δ. 187/1973 "Περί Κώδικος δημοσίου ναυτικού δικαίου".

2. Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος εφαρμόζονται στα επιβατηγά και επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της συναφούς με τα ρυθμιζόμενα ζητήματα κοινοτικής νομοθεσίας και τα οποία υποχρεούνται σε εφοδιασμό με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ), για την εκτέλεση πλόων μέχρι είκοσι (20) ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή.

3. Η πλήρωση των απαιτήσεων του παρόντος διατάγματος διαπιστώνεται, για την πρώτη φορά εφαρμογής του, κατόπιν επιθεώρησης των επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων της παραγράφου 1, η οποία θα πρέπει να έχει περατωθεί πριν την έναρξη της δρομολογιακής περιόδου όπως προσδιορίζεται και ισχύει στο ν. 2932/2001, εντός του χρονικού διαστήματος αποκλειστικά από την 01η Αυγούστου έως και την 20η Οκτωβρίου του έτους αίτησης δρομολόγησης.

4. Για τα επόμενα έτη δραστηριοποίησης των πλοίων, η πλήρωση των απαιτήσεων του παρόντος διατάγματος διαπιστώνεται κατά τον χρόνο της ετήσιας επιθεώρησης αυτών».⁶

13. Στις διατάξεις των άρθρων 1, 12 και 13 του π.δ. 104/2016, «Πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου, όροι και προϋποθέσεις, για τη δυνατότητα δρομολόγησης επιβατηγών (Ε/Γ), επιβατηγών-οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ), επιβατηγών-ταχυπλόων (Ε/Γ-TAX), επιβατηγών-οχηματαγωγών ταχυπλόων (Ε/Γ-Ο/Γ-TAX) και δυναμικώς υποστηριζόμενων (ΔΥΣ) πλοίων μετά τη συμπλήρωση του ορίου ηλικίας δραστηριοποίησης» (Α' 189), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της διάταξης της παραγράφου 3 του άρθρου 164 του ν.δ. 187/1973, η οποία προστέθηκε με την παράγραφο 6 γ του άρθρου 11 του ν. 4150/2013, ορίζονται τα ακόλουθα:

«Άρθρο 1

1. Σκοπός του παρόντος είναι ο καθορισμός πρόσθετων διαδικασιών ελέγχου, όρων και προϋποθέσεων για τη δρομολόγηση επιβατηγών, επιβατηγών - οχηματαγωγών, επιβατηγών - ταχυπλόων, επιβατηγών - οχηματαγωγών ταχυπλόων, και, δυναμικώς υποστηριζόμενων πλοίων τα οποία:

α) έχουν συμπληρώσει ηλικία τριάντα ή συμπληρώνουν, εντός του έτους που υποβάλουν αίτηση για επιθεώρηση, ηλικία (30) ετών, από το έτος κατέλκυσής τους,

⁶ Η παράγραφος 1 αντικαταστάθηκε ως άνω και οι παράγραφοι 3 και 4 προστέθηκαν με το άρθρο 1 του π.δ. 9/2017, Α' 21.

για να δραστηριοποιούνται μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδος καθώς και μεταξύ νησιωτικών λιμένων της, σύμφωνα με την περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου τρίτου του Ν. 2932/2001 (Α' 145), ή έχουν συμπληρώσει ή συμπληρώνουν, εντός του έτους που υποβάλουν αίτηση για επιθεώρηση, ηλικία τριάντα πέντε (35) ετών, από το έτος καθέλκυσής τους, για να δραστηριοποιούνται μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 164 του Ν.δ 187/1973 (Α' 261) «Περί Κώδικος δημοσίου ναυτικού δικαίου», β) εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Π.δ. 103/1999 (Α' 110) και εφοδιάζονται με Πιστοποιητικά Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου (ΠΑΕΠ) ή με Πιστοποιητικό Κατασκευής και Εξαρτισμού Δυναμικώς Υποστηριζόμενου Σκάφους (ΠΚΕΔΥΣ) ή με Πιστοποιητικό Ασφαλείας Ταχυπλόου Σκάφους (ΠΑΤΣ), και, γ) εκτελούν πλόες μέχρι είκοσι (20) ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή.

2. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 12, στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος διατάγματος εμπίπτουν και τα επιβατηγά και επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία, στα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις:

α) του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης γ' της παραγράφου 2 του άρθρου τρίτου του Ν. 2932/2001 (Α' 145), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 37 του Ν. 4150/2013 (Α' 102), ή

β) της παραγράφου 2 του άρθρου 164 του Ν.δ. 187/ 1973 (Α' 261) όπως τροποποιήθηκε με την περίπτωση γ' της παραγράφου 6 του άρθρου 11 του Ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α' 102) όπως ισχύει».

«Άρθρο 12

1. Τα πλοία της παραγράφου 2 του άρθρου 1 οφείλουν να εναρμονισθούν με τις διατάξεις του παρόντος το αργότερο μέχρι τον πρώτο δεξαμενισμό μετά την 01.01.2020.

2. Τα ήδη δρομολογημένα πλοία της παραγράφου 1 του άρθρου 1 δραστηριοποιούνται έως την 31η Οκτωβρίου 2016 με τις προϋποθέσεις και τους όρους δραστηριοποίησης που ίσχυαν κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος.

3. Η πλήρωση των απαιτήσεων του παρόντος διατάγματος διαπιστώνεται, κατά την πρώτη φορά εφαρμογής του, κατόπιν επιθεώρησης των πλοίων του άρθρου 1, η

οποία θα πρέπει να έχει περατωθεί πριν την έναρξη της δρομολογιακής περιόδου, όπως προσδιορίζεται και ισχύει στο Ν. 2932/2001, εντός του χρονικού διαστήματος αποκλειστικά από την 01η Αυγούστου έως και την 20η Οκτωβρίου του έτους της αίτησης δρομολόγησης».

«Άρθρο 13

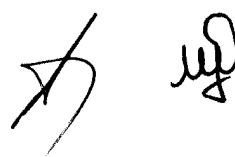
1. Πλοία που δεν δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα λόγω υπέρβασης του ορίου ηλικίας δύνανται να δραστηριοποιηθούν εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις του παρόντος διατάγματος. 2. Η πλήρωση των προϋποθέσεων της προηγούμενης παραγράφου διαπιστώνεται το αργότερο την 20^η Οκτωβρίου κάθε έτους, από το 2016 και μετά.»

Ερμηνεία και εφαρμογή κρίσιμων διατάξεων

Από τις προπαρατιθέμενες διατάξεις, ερμηνευόμενες αυτοτελώς και σε συνδυασμό μεταξύ τους, συνάγονται τα ακόλουθα:

14. Από τις διατάξεις της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ενώσεως (άρθρα 58 παρ.1, και 100 παρ. 2) προκύπτει ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις ειδικές, περί μεταφορών, διατάξεις της Συνθήκης, καθώς και από τις διατάξεις του παράγωγου δικαίου που θεσπίζονται στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών (ΣΤΕ 4291/2009 επτ. σκ.11, 3267/2008 επτ. σκ. 16, 1387/2005 επτ. σκ. 14). Στο πλαίσιο αυτό και κατ' επίκληση του άρθρου 84(80) παρ. 2 της ΣΕΚ (ήδη 100 παρ. 2 ΣΛΕΕ) θεσπίστηκαν με την Οδηγία 98/18 (ήδη 2009/45) κοινοί κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία με στόχο τη βελτίωση της ασφαλείας των θαλασσίων μεταφορών.

15. Οι διατάξεις της Οδηγίας 98/18 ΕΚ (ΕΕΛ 144/1998) ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 103/1999 (Α' 110), σκοπός του οποίου είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της ως άνω Οδηγίας. Με το π.δ. 103/1999 εισάγεται ενιαίο επίπεδο ασφαλείας της ζωής και της περιουσίας των επιβαινόντων και προστασίας του περιβάλλοντος στα νέα και στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, όταν και οι δύο κατηγορίες πλοίων εκτελούν εσωτερικούς πλόες. Ειδικότερα, από τις διατάξεις του άρθρου 2 προκύπτει ότι, για την εφαρμογή της Οδηγίας, τα σκάφη κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες, ήτοι στα επιβατηγά πλοία και στα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, με κριτήριο κατάταξης τη μέγιστη επιτυγχανόμενη ταχύτητα, που ορίζεται από τον Κώδικα ταχυπλόων



σκαφών ή το όριο ταχύτητας των 20 κόμβων, εφόσον το εκτόπισμά τους είναι μικρότερο των 500 m³. Επιπλέον, για την εφαρμογή αυτού, ως «νέο πλοίο» νοείται κάθε πλοίο του οποίου η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί ή το οποίο βρίσκεται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την 1^η Ιουλίου 1998, ενώ ως «υπάρχον πλοίο» νοείται κάθε πλοίο που δεν είναι νέο.

16. Περαιτέρω, σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του π.δ. 103/1999, το εν λόγω διάταγμα εφαρμόζεται στα νέα επιβατηγά πλοία, στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω και στα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, όταν εκτελούν πλόες εσωτερικού, ενώ δεν εφαρμόζεται σε κατηγορίες πλοίων, όπως πολεμικά, οπλιταγωγά, μη μηχανοκίνητα πλοία, σκάφη αναψυχής.

17. Εξ άλλου, κατά τη διάταξη της παραγράφου 4β του άρθρου 6 του π.δ. 103/1999, τα ναυπηγηθέντα πριν από την 1-1-1996 επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα ταχυπλόων σκαφών (HSC, από τα αρχικά των λέξεων High Speed Craft), δεν έχουν κατ' αρχήν τη δυνατότητα εκτέλεσης πλόων εσωτερικού. Σε περίπτωση, όμως, που τα πλοία αυτά εκτελούσαν ήδη πλόες εσωτερικού στην Ελλάδα κατά την 5-6-1998, δύναται να τους επιτραπεί η συνέχιση της εκτέλεσης πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών (DSC), όπως ισχύει. Η δυνατότητα αυτή δεν τελεί υπό χρονικό περιορισμό, αλλά υφίσταται όσο χρόνο τα εν λόγω πλοία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με τους όρους ασφαλείας του κώδικα DSC, όπως κάθε φορά ισχύει και, επιπροσθέτως, υποβάλλονται στις πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούν τις απαιτήσεις του π.δ. 104/2016.

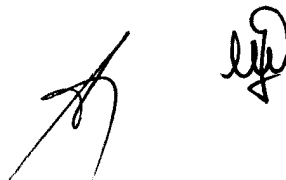
18. Η προαναφερόμενη ρύθμιση της διάταξης της παραγράφου 4β του άρθρου 6 του π.δ. 103/1999 δεν αφορά μόνο τα υπό ελληνική σημαία πλοία, αλλά όλα τα πλοία, τα οποία έχουν το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων εσωτερικού, ανεξαρτήτως της σημαίας την οποία φέρουν, κατά τη ρητή περί τούτου πρόβλεψη της διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του π.δ. 103/1999.

19. Η ως άνω ρύθμιση τελεί σε αρμονία με τις διατάξεις του άρθρου 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, από τις οποίες, σύμφωνα και με όσα έχουν κριθεί με την από 28-9-2006 Διάταξη του (τότε) Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Υπόθεση C-285/05), προκύπτει ότι επί ελληνικών επιβατηγών πλοίων

υπαγομένων, κατά τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του π.δ. 103/1999, στο πεδίο εφαρμογής του διατάγματος αυτού, δεν τυγχάνει εφαρμογής η ως άνω διάταξη του άρθρου 164 ΚΑΝΔ, κατά το μέρος που με αυτή προβλέπεται ότι μετά τη συμπλήρωση ορίου ηλικίας 35 ετών από την καθέλκυση του πλοίου αυτό απομακρύνεται υποχρεωτικά από την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών, αλλά οι σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, με τις οποίες καθορίζονται ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία (άρθρο 6 α του π.δ. 103/1999) (ΣΤΕ 2672/2013).

20. Περαιτέρω, τα ζητήματα τα σχετικά με την αναγνώριση ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών ρυθμίζονταν από τις διατάξεις του π.δ. 276/1986 «Αναγνώριση Ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών» (Α' 124), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ΚΑΝΔ (ν.δ. 187/1973), και ήδη από τις διατάξεις του π.δ. 364/1988, που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της ίδιας διάταξης. Από τις εν λόγω διατάξεις (τις ισχύουσες και τις προϊσχύσασες) προκύπτει ότι η αναγνώριση πλοίου ως ελληνικού επιβατηγού συντελείται με την έκδοση υπουργικής απόφασης, μετά τη διαπίστωση ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις προβλεπόμενες από τις σχετικές διατάξεις προϋποθέσεις, που προβλέπονται για την κατηγορία του. Στις διατάξεις αυτές, καθώς και στην υπουργική απόφαση που εκδίδεται, δεν προβλέπεται χρόνος λήξης της ισχύος της. Κατ' ακολουθίαν, η αναγνώριση πλοίου ως ελληνικού επιβατηγού, είναι αορίστου διάρκειας και για τη λήξη της ισχύος της εφαρμόζονται οι γενικές αρχές του διοικητικού δικαίου για τη λήξη της ισχύος των διοικητικών πράξεων. Τρόποι δε ή λόγοι λήξης της ισχύος των διοικητικών πράξεων είναι, μεταξύ άλλων, η εξάντληση του περιεχομένου της πράξης, η έκλειψη του αντικειμένου αυτής, η κατάργηση της πράξης με την έκδοση νεότερης αντιθέτου ή διαφόρου περιεχομένου, η ανάκληση που ενεργεί εφεξής και η παραίτηση του ενδιαφερομένου, οσάκις επιτρέπεται. Η αχρηστία δεν συνεπάγεται κατ' αρχήν τη λήξη της ισχύος της πράξεως, μπορεί όμως, να συναχθεί απ' αυτήν παραίτηση του ενδιαφερομένου, η οποία συνεπάγεται τη σιωπηρή της κατάργηση (βλ. γνωμοδότηση της Νομικής Δνσης ΥΕΝ 146/1987- ΕΝΑΥΤΔ/1989 (92)).

21. Αναφορικώς, όμως, με πλοία αναγνωρισθέντα ως ελληνικά επιβατηγά, τα οποία εν συνεχεία άλλαξαν σημαία, δεν τίθεται το ζήτημα της λήξης ισχύος της απόφασης αναγνώρισης, δεδομένου ότι τα πλοία αυτά, κατά τη ρητή περί τούτου



πρόβλεψη της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του π.δ. 364/1988, όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με το άρθρο 1 του π.δ. 101/1999 (Α'108), εφόσον επανέλθουν στην ελληνική σημαία υπόκεινται στη διαδικασία αναγνώρισης μόνο κατά το μέρος που επιβάλλεται λόγω μετασκευής ή αλλαγής πλόων, δηλαδή τα εν λόγω πλοία δεν χάνουν τα συναφή με την αναγνώριση δικαιωμάτων τους, αλλ' απλώς σε περίπτωση μεταβολής των τεχνικών τους χαρακτηριστικών συντρέχει λόγος επανεξέτασης της αναγνώρισης κατά το μέρος αυτό.

22. Υπό τα ανωτέρω δεδομένα γίνεται δεκτό ότι το δυναμικώς υποστηριζόμενο σκάφος «Κ.....Ι», που έχει ναυπηγηθεί το έτος 1981 και αναγνωρίστηκε ως ελληνικό επιβατικό το 1991, δηλαδή πριν την 1-1-1996, θεωρείται ως «υπάρχον πλοίο», σύμφωνα με τη διάταξη της περίπτωσης ζ' του άρθρου 2 του π.δ. 103/1999, και, αν και δεν πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα ταχυπλόων σκαφών, έχει τη δυνατότητα εκτέλεσης πλόων εσωτερικού, δεδομένου ότι πληρούσε τις απαιτήσεις του κώδικα DSC και εκτελούσε ήδη πλόες εσωτερικού κατά την 5-6-1998. Προς τούτο απαιτείται να πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα DSC, όπως ισχύει και, επιπροσθέτως, να τηρηθούν οι προβλεπόμενες από το π.δ. 104/2016 πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και να πληρούνται οι τασσόμενες με αυτό προϋποθέσεις.

23. Το γεγονός ότι το έτος 2009 υπήρξε νομική μεταβολή στο πλοίο (αλλαγή σημαίας), πριν την επικείμενη συμπλήρωση του ορίου ηλικίας των 30 ετών, δεν συνιστά λόγο εξάντλησης του περιεχομένου της διοικητικής πράξης με την οποία αναγνωρίστηκε ως επιβατηγό και τούτο, διότι η εκ μέρους του ενδιαφερομένου μη χρήση της πράξης ενόψει των πραγματικών περιστατικών της περίπτωσης, δεν μπορεί να εκληφθεί ως παραίτηση αυτού. Πρωτίστως, όμως, για το λόγο ότι με τη διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του π.δ. 364/1988, σαφώς ορίζεται ότι εξακολουθεί η ισχύς της διοικητικής πράξης αναγνώρισης, στις περιπτώσεις πλοίων, όπως η κρινόμενη, τα οποία είχαν αναγνωρισθεί ως ελληνικά και εν συνεχεία άλλαξαν σημαία. Η μόνη δε περίπτωση κατά την οποία ο νομοθέτης θεωρεί αναγκαία την επανεξέταση της αναγνώρισης είναι αυτή της μετασκευής των πλοίων ή αλλαγής πλόων. Συνακόλουθα, εάν δεν έχουν γίνει μετασκευές στο ως άνω πλοίο ή δεν έχει τεθεί θέμα αλλαγής πλόων, οπότε θα ήταν επιβεβλημένη η επανεξέταση και τυχόν συμπλήρωση της αναγνώρισής του κατά το μέρος τούτο, δεν απαιτείται εκ νέου αναγνώριση για την εκ νέου δραστηριοποίησή του σε εσωτερικούς πλόες.

Απάντηση

24. Κατ'ακολουθίαν των προεκτεθέντων, επί του τεθέντος ερωτήματος, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Δ' Τμήμα) γνωμοδοτεί ομοφώνως ότι τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, όπως το εν προκειμένω εξεταζόμενο πλοίο «Κ.....Ι», μετά την απομάκρυνσή τους από τα δρομολόγια εσωτερικού, την δραστηριοποίησή τους στο εξωτερικό και την εν συνεχεία επιστροφή τους και ύψωση εκ νέου της ελληνικής σημαίας, εμπίπτουν στις διατάξεις της υποπαραγράφου β' της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του π.δ. 103/1999, όπως ισχύει, και έχουν τη δυνατότητα εκτέλεσης πλόων εσωτερικού, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών (DSC), όπως ισχύει και υποβάλλονται στις πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούν τις απαιτήσεις του π.δ. 104/2016.

Θ Ε Ω Ρ Η Θ Η Κ Ε

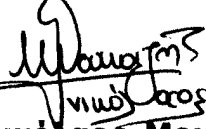
Αθήνα, 5 Μαΐου 2017

Η Προεδρεύουσα


Αικατερίνη Γρηγορίου
Νομικός Σύμβουλος του Κράτους



Ο Εισηγητής


Νικόλαος Μουκαζής
Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.