

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΠΡΩΤΟΤΥΠΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ»

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. ΣΤΟΥΠΑ

MN09063

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου  
Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για τη απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Αύγουστος 2014

## Σελίδα Δήλωσης Αυθεντικότητας/Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

### **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. Μιχαήλ Παζαρζής (Επιβλέπων)
- κ. Σωτήριος Θεοδωρόπουλος (Αναπληρωτής Καθηγητής)
- κ. Γεώργιος Σαμιώτης (Επίκουρος Καθηγητής)

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχοντας ως γνώμονα τη σημαντικότερη θέση που κατέχει η ελληνική ναυτιλία ως βιομηχανία συνεισφέρουσα στην ελληνική οικονομία, επιχειρεί να προσεγγίσει, μελετήσει και εξάγει συμπεράσματα σχετικά με τη διαδικασία κτήσης πλοίου βασικά κατά το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο. Δεδομένης της πολυδιάστατης και διεθνούς φύσης της ναυτιλιακής δραστηριότητας επιχειρείται παράλληλα μια προσέγγιση του ζητήματος από φορολογική σκοπιά καθώς επίσης και από τη σκοπιά του αγγλοσαξονικού δικαίου που είναι το συνήθως διέπον τις εμπορικές σχέσεις ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθενται ορισμοί της έννοιας του πλοίου γενικά ούτως ώστε να ερμηνευτούν στη συνέχεια οι περιπτώσεις εφαρμογής των νομοθετικών διατάξεων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο βασικό νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την κτήση πλοίου στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στους Κώδικες Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται οι πρωτότυποι τρόποι κτήσεως πλοίου και συγκεκριμένα η σύμβαση ναυπηγήσεως, η χρησικτησία και η εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή.

Το τέταρτο κεφάλαιο αφορά τους παράγωγους τρόπους κτήσης πλοίου. Ειδικότερα γίνεται προσέγγιση της μεταβίβασης πλοίου μέσω συμβάσεως, εξαιτίας θανάτου, μέσω διάθεσης μερίδας συμπλοιοκτήτη, με δημόσιο πλειστηριασμό, με δωρεά, γονική παροχή και επικαρπία και προς εξασφάλιση απαιτήσεως. Τέλος, αναλύονται κατά το δυνατόν, η περίπτωση της κατάσχεσης και της παραχώρησης πλοίου.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται όλες οι τυπικές προϋποθέσεις που πρέπει να τηρηθούν και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν προκειμένου να επέλθει η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου.

Το έκτο κεφάλαιο παρουσιάζει νομολογιακά παραδείγματα.

Το έβδομο κεφάλαιο επιχειρεί μια φορολογική προσέγγιση του ζητήματος της κτήσης και εκμετάλλευσης πλοίου

Στο όγδοο κεφάλαιο εξετάζεται το ζήτημα της κτήσης πλοίου από τη σκοπιά του αγγλοσαξονικού δικαίου με ενδεικτική αναφορά σε σχετική νομολογία.

## **Abstract**

This thesis, taking under consideration the significant position that the shipping industry holds in the Greek economy, wishes to identify, examine and draw conclusions on the ship acquisition process basically as per Greek legislative framework . Given the multidimensional and transnational nature of maritime activity, this thesis is also attempting to approach the issue from a fiscal perspective as well as from the perspective of common law which usually governs trading relations of maritime interest.

The first chapter contains definitions of ship in general which will be useful for further interpretation of each case examined.

The second chapter refers to the basic legal framework governing the acquisition of ship in Greece and specifically the Codes of Public and Private Law .

The third chapter analyzes the original ways for obtaining acquisition of ship, namely the shipbuilding contract, the adverse possession and the abandonment to the insurer.

The fourth chapter refers to the productive mode of ship acquisition. Particularly the following issues are being approached: transfer of ship via a memorandum of agreement, because of death , by transferring of co-shipowning shares, by public auction , by donation , parental benefit and enjoyment to secure debt. Finally, the cases of the attachment and the assignment of a ship are being further analysed to the extent possible.

The fifth chapter presents all the formal requirements to be met and the procedures to be followed in order the transfer of ownership on a ship to be completed.

The sixth chapter contains a list of case law examples.

The seventh chapter approaches the acquisition and management of ships from a tax related point of view.

In the eighth chapter there is an analysis of the issue of ship acquisition from the perspective of the common law with an indication in case law.

## **Ευχαριστίες**

*Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στον Επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Μιχάλη Παζαρζή για την πολύτιμη συνεισφορά και καθοδήγηση του στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας καθώς επίσης και στην οικογένειά μου που με στήριξε με κάθε δυνατό τρόπο καθ' όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών των οποίων επιστέγασμα αποτελεί η παρούσα διπλωματική εργασία.*

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη  
Abstract  
Ευχαριστίες  
Πίνακας Περιεχομένων  
Εισαγωγή  
Σκοπός της Εργασίας & Ερευνητικά Ερωτήματα

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Πλοίο- Πλωτό Ναυπήγημα- Ναυπηγούμενο, Σελ. 11-13

1.2. Η εθνικότητα του Πλοίου, Σελ.13-14

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΒΑΣΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1. Το Ναυτικό Δίκαιο Γενικά, Σελ.15-16

2.2. Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973), Σελ.16

2.3. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν 3816/1958), Σελ.17

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΡΩΤΟΤΥΠΗ ΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

3.1. Ναυπήγηση Πλοίου , Σελ.18-20

3.2. Χρησικτησία , Σελ.20-22

3.3. Εγκατάλειψη του Πλοίου στον Ασφαλιστή , Σελ. 22-25

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

4.1. Μεταβίβαση Πλοίου με Σύμβαση , Σελ. 26-28

4.2. Απόκτηση Πλοίου εξαιτίας Θανάτου, Σελ. 28-29

4.3. Διάθεση Μερίδας Συμπλοιοκτήτη, Σελ. 29-31

**4.4. Δημόσιος Πλειστηριασμός, Σελ. 32**

**4.5. Δωρεά, Γονική Παροχή, Επικαρπία, Εξασφάλιση Απαιτήσεως. Σελ. 32-33**

**4.7. Κατάσχεση Πλοίου, Σελ. 33-34**

**4.8. Παραχώρηση Πλοίου, Σελ. 35-36**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΤΗΣΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**

**5.1. Μεταβίβαση Πλοίου λόγω Πώλησης , Σελ. 36-38**

**5.2. Μεταβίβαση Πλοίων κοινών διατάξεων και πλοιαρίων Σελ. 38-40**

**5.3 Μεταβίβαση προκύπτουσα εκ θανάτου, Σελ. 40-42**

**5.4 Διαγραφής Πλοίων νηολογημένων λόγω Πλειστηριασμού, Σελ.42**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ, Σελ. 43-52**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

**7.1. Μεταβίβαση Πλοίου ,Σελ. 53-58**

**7.2. Εκμετάλλευση Πλοίου, Σελ. 58-63**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η ΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟ ΑΓΓΛΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

**8.1. Σύμβαση Αγοραπωλησίας Πλοίου , Σελ. 64-71**

**8.2. Σύμβαση Ναυπηγήσεως, Σελ. 71-76**

**Πηγές  
Παραρτήματα**



## Εισαγωγή

Ο σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας επικεντρώνεται στην παράθεση και ανάλυση των κυριότερων εννοιών που αφορούν την πρωτότυπη και την παράγωγη κτήση ενός πλοίου. Δια μέσου της παρούσας μελέτης θα επιδιωχθεί να αναλυθεί κατά κύριο λόγο η έννοια του πλοίου και οι τρόποι απόκτησης κυριότητας επ' αυτού με κριτήριο το αν το δικαίωμα της πλοιοκτησίας παράγεται πρωτότυπα ή γεννιέται παράγωγα από άλλου είδους υφιστάμενη έννομη σχέση.

Με βάση τα όσα έχουν αναπτυχθεί, λοιπόν, μέχρι στιγμής, τα καίρια ερευνητικά ερωτήματα της παρούσας μελέτης θα είναι τα ακόλουθα:

1. Ποιες είναι οι προβλέψεις του Δημοσίου και Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου στην Ελλάδα;
2. Ποιοι είναι οι πρωτότυποι τρόποι κτήσης ενός πλοίου στην Ελλάδα;
3. Ποιοι είναι οι παράγωγοι τρόποι κτήσης ενός πλοίου στην Ελλάδα;
4. Ποια είναι η κατεύθυνση που υποδεικνύει σχετικά η υπάρχουσα νομολογία;
5. Πως αντιμετωπίζονται φορολογικά οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ναυτιλία;
6. Ποια είναι η αντιμετώπιση του θέματος από το Αγγλοσαξονικό δίκαιο;
7. Ποια είναι τα θεμελιώδη κριτήρια στην επιλογή ενός πλοίου από άποψη επιχειρηματικής προσέγγισης;
8. Σε ποια συμπεράσματα μπορεί να καταλήξει κανείς αναφορικά με όλα τα προηγούμενα ερωτήματα;

Το θεσμικό πλαίσιο που περιβάλλει το πλοίο σαν νομική και οικονομική έννοια εντός των ορίων ενός κράτους είναι ανάλογο με τη θέση που κατέχει η ναυτιλιακή βιομηχανία στην κλίμακα των οικονομικών κλάδων που για το εκάστοτε κράτος είναι περισσότερο ή λιγότερο σημαντικοί. Ο ελλαδικός χώρος λόγω γεωγραφικής σχέσης αρχικά έχει το περιθώριο ανάπτυξης ιδιαίτερα στενής σχέσης με το θαλάσσιο χώρο και τις δραστηριότητες που αυτός μπορεί να προσφέρει. Για το λόγο αυτό η ελληνική πραγματικότητα είναι συνυφασμένη με μια ιδιαίτερα αναπτυγμένη ναυτική παράδοση. Στην Ελλάδα η ναυτιλία θεωρείται παραδοσιακά από τους κλάδους εκείνους που συνεισφέρουν σε πολύ σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη της εγχώριας

οικονομίας. Αυτή ακριβώς η σημαντική συνεισφορά είναι που προξένησε και το ενδιαφέρον της πολιτείας για την δόμηση πλήθους νομοθετημάτων που σχετίζονται με την ναυτιλία.<sup>1</sup>

Ένα άλλο διακριτικό στοιχείο της ναυτιλίας είναι ο παγκόσμιος χαρακτήρας της, πράγμα που έχει ως συνέπεια την ανάπτυξη υπέρμετρης ανταγωνιστικότητας. Αυτή η ανταγωνιστικότητα είναι που αποτέλεσε το λόγο που τα εκάστοτε κράτη, μεταξύ των οποίων και το ελληνικό, επιχειρούν να αξιοποιούν κατά τον πλέον βέλτιστο τρόπο το σύνολο των ναυτιλιακών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων οι οποίες διεξάγονται, είτε από υπηκόους τους είτε εντός των ορίων των συνόρων τους.<sup>2</sup>

Μέσα από την ενδελεχή μελέτη των βασικών νομοθετημάτων και υφιστάμενων κανονιστικών πλαισίων δύναται να αναδειχτούν δυο επιπλέον θεμελιώδη ζητήματα. Το πρώτο ζήτημα είναι οι σύγχρονες τάσεις οι οποίες δεν βοηθούν στη διαμόρφωση ενός παγιωμένου ορισμού της έννοιας του πλοίου για την θεώρηση του από νομική, φορολογική, επιχειρηματική και τεχνική πλευρά. Το δεύτερο ζήτημα είναι η αξία του πλοίου η οποία το καθιστά ένα πολύ σημαντικό περιουσιακό στοιχείο πράγμα που επιτρέπει στον φορολογικό νομοθέτη να βλέπει με ιδιαίτερο ενδιαφέρον όχι μόνο το ιδιοκτησιακό καθεστώς ενός πλοίου αλλά και το ζήτημα της εκμετάλλευσής του.<sup>3</sup>

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η παρούσα εργασία στοχεύει να μελετήσει το ζήτημα της πρωτότυπης και παράγωγης κτήσης πλοίων εξετάζοντας παράλληλα τόσο το ισχύον νομικό πλαίσιο εντός της ελληνικής επικράτειας όσον αφορά στην κτήση και την κυριότητα ενός πλοίου, όσο και θέματα φορολογικού ενδιαφέροντος.

---

<sup>1</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

<sup>2</sup> Μυλωνόπουλος Δημήτριος, *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2000

<sup>3</sup> Μυλωνόπουλος Δημήτριος, *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2000

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

### 1.1. Πλοίο- Πλωτό Ναυπήγημα- Ναυπήγημα

#### Πλοίο

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 του Ν. 3816/1958 «περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» « Πλοίον, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου είναι παν σκάφος χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων, προωρισμένον όπως κινήται αυτοδυνάμως εν θαλάσση. Αι διατάξεις του τρίτου, τετάρτου, έκτου, εβδόμου, δωδεκάτου, δεκάτου τρίτου και δεκάτου τετάρτου τίτλων του παρόντος νόμου εφαρμόζονται αναλόγως και επί παντός άλλου πλωτού ναυπηγήματος».

Τα κρατικά πλοία εξαιρούνται του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 3 του ν.δ. 187/1973 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»: «Πλοίον κατά την έννοιαν του παρόντος κώδικος, είναι παν σκάφος, προωρισμένον, όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκησιν, επιθαλάσσιον αρωγήν, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς έρευνας ή άλλον σκοπόν».

Κατά συνέπεια κατά τον Κώδικα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προκειμένου να διασφαλιστεί η έννοια του πλοίου είναι απαιτητή μόνο η ύπαρξη σκάφους το οποίο να έχει τη δυνατότητα κίνησης με οποιοδήποτε μέσο σε υδάτινο χώρο και όχι αποκλειστικά σε θάλασσα. Παράλληλα επιβάλλεται να επισημανθεί ότι δεν ορίζονται συναφή κριτήρια αυτοδύναμης κίνησης ούτε στοιχεία που να σχετίζονται με την χωρητικότητα του πλοίου<sup>4</sup>.

Πρέπει ωστόσο να αναφερθεί ότι το πλοίο μπορεί να λάβει διαφορετικές έννοιες ανάλογα με της ανάγκες ερμηνείας που παρουσιάζει η εκάστοτε υπό μελέτη περίπτωση. Ο λόγος γι' αυτό είναι ότι δεν υπάρχει γενικός ορισμός του πλοίου κοινά αποδεκτός από το σύνολο της νομοθεσίας. Ήδη, οι Κώδικες Ιδιωτικού και Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως ανωτέρω παρατέθηκε, ορίζουν διαφορετικά την έννοια του Πλοίου. Επιπρόσθετα, ο φορολογικός νομοθέτης ανάλογα με τον εκάστοτε φορολογικό σκοπό που επιθυμεί να εξυπηρετήσει ορίζει αποσπασματικά την έννοια του πλοίου.

<sup>4</sup> Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999

Από ένα μεγάλο μέρος της νομικής επιστημονικής κοινότητας, ως πλοίο ορίζεται κάθε σκάφος, δηλαδή, κοίλο πλωτό μέσο, και όχι σχεδία, το οποίο έχει καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων και προορίζεται για να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα και όχι σε ποταμούς ή λίμνες. Κατά συνέπεια ο νομοθέτης διαφαίνεται ότι επιθυμεί να εξαρτήσει την έννοια του πλοίου από τρεις παράγοντες που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά: α) το μέγεθος που αυτό πρέπει κατ' ελάχιστον να έχει, β) τη μεταφορική του ικανότητα και γ) το ζήτημα της αυτοδύναμης κίνησης του<sup>5</sup>.

Το πλοίο είναι κινητό πράγμα το οποίο κατ' εξαίρεση στην περίπτωση των υποθηκών αντιμετωπίζεται ως ακίνητο, διότι απαιτείται η εγγραφή αυτού στο νηολόγιο.

Επιπλέον το πλοίο συνιστά ένα σύνθετο πράγμα αποτελούμενο α) από διάφορα συστατικά μέρη όπως για παράδειγμα οι μηχανές του πλοίου, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι καθώς και τα ιστία του ιστιοφόρου και β) από τα παραρτήματα του όπως είναι τα έρμα του πλοίου, τα καύσιμα του, το σύνολο των εφοδίων, τεχνικών οργάνων, αντλιών, σωσίβιων λέμβων, αλλά και των ασύρματων συσκευών.<sup>6</sup>

Σαν νομική, τεχνική και οικονομική έννοια το πλοίο, με άλλα λόγια, είναι το σύνολο των πραγμάτων αυτών που είναι απαραίτητα προκειμένου αυτό να επιτελέσει τον οικονομικό του σκοπό, που δεν είναι άλλος από την δια θαλάσσης μεταφορά πραγμάτων ή ανθρώπων.

### **Πλωτό Ναυπήγημα**

Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου το πλωτό ναυπήγημα είναι κινητό πράγμα που έχει ως προορισμό το να επιπλέει στη θάλασσα. Ωστόσο η διαφορά του από το πλοίο έγκειται στο ότι το πλωτό ναυπήγημα στερείται είτε μεταφορικής ικανότητας τουλάχιστον 10 κόρων είτε κινητήριας δύναμης ή και των δύο. Παράδειγμα πλωτού ναυπηγήματος αποτελεί ένα σκάφος που δεν έχει κινητήρια δύναμη ή χώρους μεταφοράς καθώς και οι πλωτές δεξαμενές ή οι βάρκες<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Πουλιαντζής Νικόλαος, Ναυτικό Δίκαιο, εκδόσεις Σταμούλης, 2005

<sup>6</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

Ποταμιάνος Γ., «Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου-Ναυτικό, Πτωχευτικό», εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας, 1979

<sup>7</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

## Ναυπηγούμενο

Ο όρος «ναυπηγούμενο» είναι το σκάφος το οποίο προορίζεται να αποτελέσει πλοίο και όχι πλωτό ναυπήγημα κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης, κατασκευής του. Μετά την παρέλευση της καθέλκυσης και πριν από το στάδιο τοποθέτησης του κινητήρα είναι δυνατόν να θεωρείται σωρευτικά ναυπηγούμενο και πλωτό ναυπήγημα<sup>8</sup>.

### **1.2. Η εθνικότητα του Πλοίου**

Μέγιστη σημασία έχει το ζήτημα της εθνικότητας του πλοίου, το οποίο πρέπει υποχρεωτικά να φέρει τη σημαία κάποιου κράτους. Το κράτος της σημαίας την οποία φέρει το πλοίο είναι αυτό που καθορίζει και το νομικό καθεστώς που διέπει το πλοίο καθώς και πολλούς κανονισμούς που διέπουν τη λειτουργία και επάνδρωσή του.

Σύμφωνα με τα όσα προβλέπει η ελληνική νομοθεσία σχετικά, το κριτήριο της αναγνώρισης ενός πλοίου ως ελληνικού πληρούται όταν αυτό εγγράφεται στο νηολόγιο ελληνικής λιμενικής αρχής.<sup>9</sup>

Ως εκ τούτου ελληνικά δύνανται να αναγνωριστούν τα πλοία των οποίων η κατοχή σε ποσοστό το οποίο υπερβαίνει το 50% ανήκει σε φυσικό πρόσωπο ελληνικής ιθαγένειας ή ανήκει σε νομικό πρόσωπο με έδρα την Ελλάδα του οποίου και πάλι το 50% του κεφαλαίου ανήκει σε φυσικό πρόσωπο που φέρει την ελληνική ιθαγένεια. Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί ότι το Ευρωπαϊκό Δίκαιο ορίζει ότι ως φέροντα την ελληνική σημαία και εγγραπτέα στα μητρώα του ελληνικού νηολογίου πρέπει να αναγνωρίζονται και όσα πλοία ανήκουν στην κατοχή πολιτών ή νομικών προσώπων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>10</sup>.

Πέρα από το πρωταρχικό χαρακτηριστικό της σημαίας, δηλαδή της εθνικότητας του πλοίου, υπάρχουν μια σειρά πρόσθετων γνωρισμάτων που προσδιορίζουν την ατομικότητά του. Τέτοια είναι ο αριθμός IMO, το όνομα του πλοίου, το διεθνές διακριτικό σήμα, ο λιμένας νηολόγησης, ο αριθμός νηολογίου, ο τύπος του πλοίου, τα κατασκευαστικά υλικά του, ο αριθμός και τύπος των προωστήριων μηχανών και η ιπποδύναμή τους, οι διαστάσεις του, η καθαρή και

<sup>8</sup> Πουланτζάς Νικόλαος, Ναυτικό Δίκαιο, εκδόσεις Σταμούλης, 2005

<sup>9</sup> Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999

<sup>10</sup> Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2000

μικτή χωρητικότητα του, το όνομα και η διεύθυνση του πλοιοκτήτη στον οποίο ανήκουν καθώς και το ναυπηγείο στο οποίο κατασκευάστηκε το πλοίο <sup>11</sup>.

Ενδεχομένως αξίζει στο σημείο αυτό να γίνει μια μικρή αναφορά στο φαινόμενο των σημαίων ευκαιρίας όπως για παράδειγμα είναι αυτή της Λιβερίας, του Παναμά και των Νησιών Μάρσαλ. Τα κράτη αυτά προσφέροντας ευνοϊκούς φορολογικούς όρους και «χαλαρούς κανονισμούς» αποτελούν την επιλογή αρκετών πλοιοκτητών για την νηολόγηση των πλοίων τους είτε αυτά είναι νεότευκτα είτε μεταφέρονται από άλλη σημαία. Το φαινόμενο αυτό σε συνδυασμό με την γραφειοκρατία και το κόστος που ενέχει η διαδικασία νηολόγησης πλοίου υπό την ελληνική σημαία έχει ως αποτέλεσμα τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία να είναι λιγότερα από αυτά που πραγματικά ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα με απώτερη συνέπεια την συρρίκνωση του ελληνικού στόλου.

---

<sup>11</sup> Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2000

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΒΑΣΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 2.1. Το Ναυτικό Δίκαιο γενικά

Το Ναυτικό Δίκαιο συνιστά τον κλάδο εκείνο του Δικαίου που ασχολείται με τη ρύθμιση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που έχουν ως αντικείμενο τη θάλασσα και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που αυτή παρέχει είτε ως πηγή ενέργειας και ευμάρειας είτε ως ένα είδος φυσικού στοιχείου το οποίο προσφέρει τρόπους μεταφοράς αντικειμένων και διακίνησης προσώπων μέσω πλοίων. Παράλληλα υφίσταται η διάκριση του Ναυτικού Δικαίου σε Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

Πιο συγκεκριμένα το πεδίο δράσης του Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου έχει να κάνει με την ρύθμιση όλων εκείνων των παραγόντων που σε επίπεδο κρατικής οργάνωσης συντελούν στο να λειτουργεί κατά τρόπο εύρυθμο η εμπορική ναυτιλία. Εκφάνσεις της εμπορικής ναυτιλίας στο υπό εξέταση επίπεδο συνιστούν η ακτοπλοΐα, η ασφάλεια των πλοίων, η αστυνόμευση των λιμένων, η χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου αλλά και τα ζητήματα της επάνδρωσης των πλοίων<sup>12</sup>. Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται από την άλλη πλευρά και με ζητήματα σχετιζόμενα με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των εμπλεκομένων στην εμπορική ναυτιλία και δη απέναντι στον κρατικό μηχανισμό.

Υπό μία άλλη ευρεία έννοια το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο υπό τη διεθνή του εκδοχή καταπιάνεται με την εξέταση ζητημάτων που σχετίζονται τόσο με την προστασία, χρήση αλλά και αξιοποίηση του πλούτου που διαθέτει το θαλάσσιο περιβάλλον όσο και ζητημάτων σχετικών με την διεκπεραίωση της επιστημονικής έρευνας αλλά και της διαδικασίας επίλυσης σχετικών διαφωνιών ανάμεσα στα διάφορα κράτη<sup>13</sup>.

Αντίθετα το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει δικαιοπρακτικές σχέσεις και ζητήματα αστικής ευθύνης που έχουν ως έρεισμα την κυριότητα επί πλοίου ή την εκμετάλλευση αυτού καθώς και άλλα ζητήματα που αφορούν στον τρόπο άσκησης του ναυτικού εμπορίου.

<sup>12</sup> Αναστασόπουλος Γ., «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα 2005.

<sup>13</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

Οι οικείες διατάξεις περιέχονται κυρίως στον επονομαζόμενο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις κυρωμένες από το ελληνικό κράτος. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι σχετικές διατάξεις εμπεριέχονται και σε τμήματα του Αστικού Κώδικα, του Εμπορικού Δικαίου, αλλά και του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας<sup>14</sup>.

Παράλληλα χρειάζεται να επισημανθούν οι διακρίσεις του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου στους ακόλουθους κλάδους: Ναυτεργατικό Δίκαιο, Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης, Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας και του Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου στο: Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο, Ειδικό Ποινικό Δίκαιο και Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο<sup>15</sup>.

## **2.2. Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973)**

Κατά το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο η κτήση κυριότητας πλοίου νοείται μόνο πρωτότυπη και επέρχεται ανεξαρτήτως από οποιοδήποτε προηγούμενο δικαίωμα κυριότητας και απαλλαγμένη από κάθε βάρος.

Συγκεκριμένα, κατά το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο η κυριότητα ενός πλοίου δύναται να αποκτηθεί κατά τους ακόλουθους τρόπους:

Α) Με κατάληψη ή σύλληψη του πλοίου στην περίπτωση που υπάρχουν δικαιώματα εμπόλεμης κατάστασης. Σε αυτήν την περίπτωση σημειώνεται ότι η κυριότητα του πλοίου περιέρχεται πλέον στην πολιτεία η οποία προέβη στην κατάληψη. Η κατάληψη κυριότητας πλοίου από την πολιτεία δύναται να συντελεστεί μόνο στην περίπτωση που αυτή έχει επικυρωθεί από το δικαστήριο που έχει συσταθεί ως αρμόδιο για την εκδίκαση υποθέσεων που αφορούν λείες πολέμου.

Β) Με δήμευση του πλοίου, ως ποινής παρεπόμενης ορισμένων αδικημάτων του ποινικού δικαίου όπως για παράδειγμα αποτελούν παραβάσεις λαθρεμπορίας, πειρατείας, αλιείας με την χρήση εκρηκτικών υλών. Μετά την έκδοση της σχετικής δικαστικής απόφασης η κυριότητα του πλοίου περιέρχεται στην κυριότητα του ελληνικού δημοσίου<sup>16</sup>.

Γ) Με καταπόντιση του πλοίου στα ελληνικά παράλια δύναται επιπρόσθετα η κυριότητα του να περιέλθει στην κατοχή του ελληνικού δημοσίου<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2000

<sup>15</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

<sup>16</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ. 49 επόμ.

<sup>17</sup> Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2000



### 2.3. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973)

Σύμφωνα με το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο οι τρόποι κτήσης κυριότητας πλοίου είναι οι ακόλουθοι<sup>18</sup>: ναυπήγηση, μεταβίβαση με σύμβαση, απόκτηση αιτία θανάτου, διάθεση ή εξαγορά μερίδας συμπλοιοκτήτη, εγκατάλειψη στον ασφαλιστή, πλειστηριασμός, χρησικτησία, δωρεά, γονική παροχή, επικαρπία, προς εξασφάλιση απαιτήσεως.

Από τους προαναφερθέντες τρόπους η ναυπήγηση, η χρησικτησία και η εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή δύνανται να οδηγήσουν σε **πρωτότυπη** απόκτηση κυριότητας εν αντιθέσει με τους υπόλοιπους τρόπους που δύνανται να οδηγήσουν στην επονομαζόμενη **παράγωγη** απόκτηση κυριότητας επί πλοίου, αφού συνεπάγονται διαδοχή του αποκτώντος στο δικαίωμα του δικαιοπαρόχου και έτσι την κυριότητα ακολουθούν και τα υπάρχοντα στο πλοίο βάρη<sup>19</sup>.

Σε αυτό το σημείο είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι στους τρόπους κτήσης δεν συγκαταλέγεται η χρηματοδοτική μίσθωση όπως προβλέπει ρητά ο Ν. 1665/1986.

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω το πλοίο νομικά αντιμετωπίζεται ως κινητό με κάποιες εξαιρέσεις προβλεπόμενες από το νόμο για τις οποίες το πλοίο αντιμετωπίζεται ως ακίνητο. Αυτή η εξαιρετική αντιμετώπιση δικαιολογείται και επιβάλλεται, ενδεχομένως, από την ιδιότυπη φύση του πλοίου ως περιουσιακού στοιχείου.

---

<sup>18</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

<sup>19</sup> Γεωργακόπουλος Λεωνίδας, Ναυτικό Δίκαιο, Έκδοση Δίκαιο και Οικονομία, Π.Ν. Σάκκουλας 2006

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΡΩΤΟΤΥΠΗ ΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

### 3.1. Ναυπήγηση Πλοίου

Η ναυπήγηση πλοίου ως τρόπος κτήσης κυριότητας επ' αυτού δύναται να λάβει τρεις μορφές: α) ναυπήγηση κατ' οικονομία, β) ναυπήγηση για λογαριασμό και γ) ναυπήγηση κατά παραγγελία.

Τα ναυπηγεία σπάνια πια σήμερα προβαίνουν στην κατασκευή πλοίου για δικό τους λογαριασμό αποσκοπώντας δηλαδή στην μεταγενέστερη πώληση τους. Στη σπάνια περίπτωση που αυτό συμβεί η όλη διαδικασία ορίζεται νομικά ως ναυπήγηση κατ' οικονομία. Στην σπάνια αυτή περίπτωση ναυπηγήσεων κατ' οικονομία ο συγκεκριμένος ναυπηγός καθίσταται κύριος του νέου πλοίου. Αυτό συμβαίνει γιατί η εκ μέρους του επεξεργασία ή εναλλακτικά η μεταποίηση ιδιόκτητων υλικών προκειμένου να περατωθεί η κατασκευή του συγκεκριμένου κάθε φορά πλοίου συντελεί στην μεταβολή του αντικειμένου της κυριότητάς του, η οποία στο τελικό στάδιο καταλαμβάνει το παραγόμενο νέο πράγμα, δηλαδή το πλοίο<sup>20</sup>.

Στην παρούσα χρονική συγκυρία τα ναυπηγεία είθιστα να προβαίνουν στην κατασκευή των πλοίων κατόπιν παραγγελιών. Η ναυπήγηση κατόπιν παραγγελίας δύναται να λάβει τις εξής δυο μορφές: α) Όταν τα υλικά για την κατασκευή του πλοίου χορηγούνται από τον αγοραστή του πλοίου γίνεται λόγος για ναυπήγηση για λογαριασμό, ενώ β) όταν διατίθενται μέσω του ναυπηγού μιλούμε για ναυπήγηση κατά παραγγελία.

Και στις δύο ανωτέρω περιπτώσεις, η κτήση νέου πλοίου διαμέσου της ναυπήγησης έχει ως νομικό έρεισμα την καταρτηθείσα σύμβαση ανάμεσα στον κατασκευαστή του εν λόγω πλοίου (ναυπηγό) και στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο επιθυμεί να αποκτήσει το συγκεκριμένο πλοίο και προέβη στην παραγγελία του (παραγγελέας ή αγοραστής).

Η ναυπήγηση για λογαριασμό καθώς και η κατ' οικονομία ναυπήγηση είναι σπάνιες. Αντιθέτως η ναυπήγηση κατά παραγγελία συναντάται πολύ συχνά. Επιβάλλεται να σημειωθεί ότι κατά της ναυπήγησης κατά παραγγελία ο ναυπηγός δεν

<sup>20</sup> Αντώνης Μ. Αντάπασης, Κτήση Κυριότητας σε Ναυπηγούμενο Πλοίο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997

προβαίνει στην εκτέλεση του κατασκευαστικού έργου για δικό του λογαριασμό, αλλά για κάποιο άλλο πρόσωπο.

Το άρθρο 5 του ΚΙΝΔ είναι αυτό που ρυθμίζει τη ναυπήγηση και επ' αυτής αναφέρει επί λέξει τα ακόλουθα: *«Επί συμβάσεως ναυπηγήσεως, εκτός αντιθέτου συμφωνίας, εφαρμόζονται αι περί μισθώσεως έργου διατάξεις του Αστικού Κώδικος, πλην των άρθρων 683, 693 και 695»<sup>21</sup>.*

Η σύμβαση ναυπηγήσεως συνιστά μίσθωση έργου γιατί το πράγμα που προκύπτει κατασκευάζεται κατά τις οδηγίες, τις επιθυμίες και τις ανάγκες του παραγγέλλοντος.

Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι υπάρχει διάσταση απόψεων όσον αφορά στο αν εκείνος που αποκτά κυριότητα πρωτότυπη επί του πλοίου είναι ο ναυπηγός ή ο παραγγελέας δεδομένου ότι το συνήθως συμβαίνουν είναι να παρέχονται τα υλικά από το ναυπηγό.

Η νομολογία υποστηρίζει ότι ο παραγγέλων αποκτά πρωτότυπα κυριότητα επί του πλοίου μόνο αν έχει ο ίδιος χορηγήσει τα κατασκευαστικά υλικά, ενώ όταν τα υλικά διατίθενται από τον ναυπηγό-που είναι και το συνήθως συμβαίνουν- αυτός είναι και εκείνος ο οποίος πρωτότυπα αποκτά την κυριότητα του πλοίου και στην συνέχεια την μεταβιβάζει στον παραγγέλοντα. Κατ' επέκταση, με βάση την προαναφερθείσα άποψη, ο παραγγέλων αποκτά παράγωγα την κυριότητα του πλοίου από τον ναυπηγό<sup>22</sup>.

Ωστόσο, στους επιστημονικούς κύκλους επικρατεί ορθά η άποψη ότι ακόμα και στην περίπτωση που τα κατασκευαστικά υλικά διατίθενται από τον ναυπηγό, ο παραγγέλων και πάλι είναι εκείνος ο οποίος πρωτότυπα αποκτά την κυριότητα του πλοίου.

Το αποφασιστικό κριτήριο προς υποστήριξη της δεύτερης απόψεως είναι το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια κατασκευής ενός πλοίου ο ναυπηγός δεν ασκεί τη νομή επ' αυτού με διάνοια κυρίου-αφού το κατασκευάζει για λογαριασμό του αγοραστή- και ως εκ τούτου δεν δημιουργείται δικαίωμα κυριότητας στο πρόσωπό του. Αντίθετα, η κυριότητα γεννιέται πρωτογενώς/πρωτοτύπως στο πρόσωπο του αγοραστή.

Την άποψη αυτή έρχεται να ενισχύσει μία πρακτική που συναντάται συχνά στους ναυτιλιακούς κύκλους. Πρόκειται για το φαινόμενο της πώλησης συμβάσεων

<sup>21</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

<sup>22</sup> Πουланτζάς Νικόλαος, *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδόσεις Σταμούλης, 2005

ναυπήγησης από τον αρχικό αγοραστή σε τρίτο που θα είναι και ο τελικός αγοραστής στον οποίο θα παραδοθεί το πλοίο όταν ολοκληρωθεί.

Αυτό που σε κάθε περίπτωση, βέβαια, πρέπει να εξετάζει κανείς είναι η εκάστοτε σύμβαση που έχει υπογραφεί και τα προβλεπόμενα σε αυτήν τα οποία θα πρέπει να ερμηνεύονται με γνώμονα την πραγματική βούληση των μερών.

Όσον αφορά στον τύπο της συγκεκριμένης συμβάσεως, ας σημειωθεί ότι αυτή είναι άτυπη, αφού ακολουθεί τον τύπο της μίσθωσης έργου, ενώ κατά το εμπορικό δίκαιο θεωρείται εξ αντικειμένου εμπορική πράξη.

Τέλος, ας προστεθεί, ότι το άρθρο 5 ΚΙΝΔ που διέπει τη σύμβαση ναυπηγήσεως βρίσκει εφαρμογή μόνο σε πλοία και όχι σε πλωτά ναυπηγήματα.

### 3.2. Χρησικτησία

Η χρησικτησία είναι πρωτότυπος τρόπος κτήσης κυριότητας επί πλοίου και ρυθμίζεται από το άρθρο 292 του ΚΙΝΔ. Η συγκεκριμένη διάταξη δεν ρυθμίζει το σύνολο των περιπτώσεων που μπορούν να προκύψουν σε σχέση με την χρησικτησία επί πλοίου και γι' αυτό εφαρμόζονται συμπληρωματικά στο άρθρο 292 ΚΙΝΔ, οι περί χρησικτησίας διατάξεις του ΑΚ.

Σύμφωνα με το άρθρο 292 του ΚΙΝΔ οι προϋποθέσεις της τακτικής και της έκτακτης χρησικτησίας είναι οι ακόλουθες<sup>23</sup>:

Κατά το άρθρο 292 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και συγκεκριμένα κατά τα όσα ορίζει η § 1 του άρθρου αυτού, οι προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να ισχύουν για την απόκτηση πλοίου μέσω τακτικής χρησικτησίας είναι οι ακόλουθες:

α) Να υπάρχει νομή. Από την στιγμή που αποκτάται νομή επί του πλοίου, αρχίζει να μετρά και ο χρόνος της τακτικής χρησικτησίας. Η νομή επιπλέον πρέπει να ασκείται «διανοία κυρίου» το άρθρο 1041 του Αστικού Κώδικα. Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι ο πλοίαρχος ενός πλοίου δεν αποκτά ποτέ με τη διαδικασία της χρησικτησίας το πλοίο στο οποίο τυγχάνει να είναι κυβερνήτης, αφού το κατέχει στο όνομα και για λογαριασμό του κυρίου ή του πλοιοκτήτη. Ο ίδιος κανόνας ισχύει και

<sup>23</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

στην περίπτωση που κάποιος αγοράζει πλοίο ύστερα από εντολή και για λογαριασμό άλλου (Κιάντου-Παμπούκη, 2003).

β) Να υπάρχει νόμιμος τίτλος. Μια δεύτερη προϋπόθεση προκειμένου να υπάρχει τακτική χρησικτησία είναι να υφίσταται το νομικό εκείνο γεγονός που θεμελιώνει κυριότητα, όπως για παράδειγμα αγοραπωλησία, δόση αντί καταβολής, δωρεά. Ο νόμιμος τίτλος αρκεί να είναι και μόνο φαινομενικά νόμιμος ώστε να δικαιολογείται η καλή πίστη του νομέα και δεν απαιτείται να είναι και ουσιαστικά νόμιμος. Όπως άλλωστε προβλέπει και το άρθρο 1043§1 ΑΚ για τη χρησικτησία εν γένει αρκεί και νομιζόμενος τίτλος. Το αυτό, λοιπόν, ισχύει και στην περίπτωση του πλοίου.

γ) Η καταχώρηση νόμιμου τίτλου στο νηολόγιο συνιστά μια Τρίτη προϋπόθεση της τακτικής χρησικτησίας στην περίπτωση των πλοίων. Από το προαναφερθέν συνάγεται ότι ο τίτλος πρέπει να λαμβάνει έγγραφο τύπο. Κατά συνέπεια αν δεν υφίσταται έγγραφο ή το έγγραφο δεν έχει καταχωρηθεί στο νηολόγιο, δεν υφίσταται ακόμα και στην περίπτωση που έχει παραδοθεί το πλοίο.

δ) Μια ακόμα προϋπόθεση τακτικής χρησικτησίας είναι η καλή πίστη του νομέα, δηλαδή η πεποίθησή του, η οποία δεν πρέπει να μπορεί να αποδοθεί σε δόλο ή σε βαριά αμέλεια, ότι απέκτησε κατά νόμιμο τρόπο την κυριότητα του πλοίου. Σημειώνεται ότι η καλή πίστη πρέπει να υφίσταται κατά το χρόνο της αποκτήσεως της νομής και η επιγενόμενη κακή πίστη δεν βλάπτει.

ε) Η τελευταία προϋπόθεση που θέτει ο ΚΙΝΔ για την θεμελίωση τακτικής χρησικτησίας επί πλοίου είναι να έχει διαρκέσει η νομή για τουλάχιστον 3 έτη, χρόνος που αντιστοιχεί στο χρόνο της τακτικής χρησικτησίας για τα κινητά<sup>24</sup>.

Κατά το άρθρο 292 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και συγκεκριμένα κατά τα όσα ορίζει η § 2 του άρθρου αυτού, οι προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να ισχύουν για την απόκτηση πλοίου μέσω έκτακτης χρησικτησίας είναι οι ακόλουθες:

α) Νομή διανοία κυρίου με την έννοια που προαναφέρθηκε, και

β) Η διάρκεια της νομής να είναι τουλάχιστον 10ετής.

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται μια παρέκκλιση από το ισχύον δίκαιο περί κινητών και ακινήτων. Συγκεκριμένα ο Αστικός Κώδικας κατ' άρθρον 1045 απαιτεί χρόνο νομής είκοσι ετών. Η εξήγηση της συγκεκριμένης παρέκκλισης δύναται να

<sup>24</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

δικαιολογηθεί από την επιθυμία του νομοθέτη να γίνεται τακτοποίηση των εκκρεμοτήτων οι οποίες αφορούν σε πλοία τα οποία έχουν σύντομο σχετικά χρόνο ζωής<sup>25</sup>.

Τέλος, σημειώνεται ότι το άρθρο 292 του ΚΙΝΔ εφαρμόζεται μόνο σε πλοία και όχι σε πλωτά ναυπηγήματα. Κατά συνέπεια η χρησικτησία για τα τελευταία διέπεται από τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί χρησικτησίας κινητών. Η προαναφερθείσα επισήμανση είναι σημαντική στην περίπτωση της έκτακτης χρησικτησίας για πλοίο κατά την οποία απαιτείται νομή δέκα ετών σε αντιπαραβολή με το πλωτό ναυπήγημα όπου απαιτείται νομή είκοσι ετών<sup>26</sup>.

### 3.3. Εγκατάλειψη Πλοίου στον Ασφαλιστή

Η φύση των θαλασσίων κινδύνων είναι τέτοια ώστε πολύ συχνά η απόδειξη της έκτασης των ζημιών τις οποίες υπέστη ο ασφαλισμένος καθίσταται δυσχερής έως αδύνατη. Ως τρόπος εκκαθάρισης της ασφαλιστικής σχέσης σε αυτές τις περιπτώσεις προβλέπεται η ευχέρεια του ασφαλισμένου να εγκαταλείψει το πλοίο στον ασφαλιστή.

Διακρίνονται δύο περιπτώσεις εντός του θεσμού της εγκαταλείψεως πλοίου στον ασφαλιστή.

Η πρώτη είναι η δήλωση περί εγκαταλείψεως και η δεύτερη η αγωγή περί εγκαταλείψεως.

Η δήλωση περί εγκαταλείψεως είναι η πράξη δια της οποίας ο πλοιοκτήτης-ασφαλισμένος δηλώνει ότι παραιτείται από την κυριότητα του πλοίου με σκοπό την είσπραξη του συνόλου της ασφαλιστικής αποζημίωσης.

Η αγωγή περί εγκαταλείψεως αφορά τις περιπτώσεις που ο ασφαλιστής δεν αποδέχεται τη δήλωση εγκατάλειψης και αίτημά της είναι η αναγνώριση από το δικαστήριο ότι η δήλωση εγκατάλειψης έχει γίνει σύμφωνα με τις συνιστώσες προϋποθέσεις του νόμου και του ασφαλιστηρίου συμβολαίου καθώς και η καταδίκη του ασφαλιστή από τη δικαστική αρχή στην καταβολή του συνόλου της ασφαλιστικής αποζημίωσης.

<sup>25</sup> Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2004

<sup>26</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

Ο θεσμός αυτός της εγκαταλείψεως πλοίου δικαιολογείται στις περιπτώσεις εκείνες στις οποίες η ολοκληρωτική πραγματική απώλεια του πλοίου δεν είναι βεβαία ή στις περιπτώσεις που απειλείται η ολική απώλεια.

Η όλη ιδέα της εγκαταλείψεως βασίζεται εν ολίγοις σε μια νομικά κατασκευασμένη ολική απώλεια- constructive total loss κατά το αγγλικό δίκαιο.

Ο Έλληνας νομοθέτης ρύθμισε τα περί εγκατάλειψης πλοίου στα άρθρα 280 έως 288 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Το ουσιώδες αποτέλεσμα της εγκατάλειψης πλοίου κατά το ελληνικό δίκαιο είναι α) ότι ο ασφαλιστής υποχρεούται στην καταβολή ολόκληρου του ποσού της ασφαλιστικής αποζημίωσης και β) ότι επέρχεται μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου προς τον ασφαλιστή.

Κρίσιμος χρόνος για την κτήση της κυριότητας του πλοίου από τον ασφαλιστή κατ' άρθρον 285 είναι ο χρόνος κοινοποίησης της δήλωσης εγκατάλειψης.

Όσον αφορά τη νομική φύση της εγκατάλειψης πλοίου στον ασφαλιστή, τρεις είναι οι απόψεις που έχουν υποστηριχθεί. Η πρώτη υποστηρίζει ότι είναι σύμβαση, η δεύτερη ότι είναι μονομερής δικαιοπραξία και η τρίτη ότι είναι μεν μονομερής η δήλωση εγκατάλειψης αλλά στηρίζεται σε προγενέστερη συμφωνία, ήτοι την ασφαλιστική σύμβαση.

Προϋποθέσεις για να στοιχειοθετηθεί δικαίωμα εγκατάλειψης πλοίου στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη είναι α) να μην έχει επέλθει αντικειμενικά ολοκληρωτική απώλεια/καταστροφή του πλοίου και β) η ολική απώλεια αυτού να μην είναι βεβαία αλλά εικαζόμενη. Σε περίπτωση που η απώλεια/καταστροφή είναι βεβαία η αποζημίωση αναζητείται με την γενικής εκ της αβαρίας αγωγής.

Η ολοκληρωτική καταστροφή δεν υπάρχει και δύναται κατά την κρατούσα άποψη να χωρέσει δήλωση εγκατάλειψης όταν έχουν διασωθεί υπολείμματα καίτοι έχει χαθεί η ατομικότητα του πλοίου. Αυτό είναι δυνατόν να συμβεί όχι μόνο σε περίπτωση ανικανότητας προς πλουν αλλά και διαλύσεως, εφόσον τα διασωθέντα τμήματα έχουν κάποια οικονομική αξία και με τη δήλωση εγκατάλειψης μεταβιβάζεται η κυριότητά τους στον ασφαλιστή.

Για να θεμελιωθεί έγκυρα δικαίωμα εγκατάλειψης του πλοίου στον ασφαλιστή οι ανωτέρω προϋποθέσεις θα πρέπει να συντρέχουν τη στιγμή της δήλωσης έστω και αν μεταγενέστερα έπαψαν να συντρέχουν.

Το άρθρο 281 απαριθμεί περιοριστικά τις περιπτώσεις που επιτρέπουν τη δήλωση εγκατάλειψης πλοίου και είναι οι ακόλουθες: α) το πλοίο δεν είναι δυνατόν



να επισκευαστεί, β) τα έξοδα επισκευής του υπερβαίνουν τα  $\frac{3}{4}$  της ασφαλιστικής του αξίας ή η επισκευή δεν είναι εφικτή στον τόπο του ατυχήματος, γ) για τρεις μήνες δεν υπάρχει είδηση για το πλοίο, δ) το πλοίο καταστράφηκε από ξένη δύναμη και ήταν ασφαλισμένο για κινδύνους πολέμου.

Δέον να αναφερθεί ότι η εγκατάλειψη του πλοίου περιλαμβάνει καταρχήν όχι μόνο το σκάφος αλλά και τα παρακολουθήματά του, εκτός, βέβαια, από την περίπτωση που τα τελευταία είναι αντικείμενο ξεχωριστής ασφαλιστικής συμβάσεως.

Η εγκατάλειψη του πλοίου είναι ένα δικαίωμα που παρέχεται στον ασφαλιστή και όχι υποχρέωσή του ενώ χωρεί και παραίτησή του από αυτό το δικαίωμα. Επίσης, η δήλωση εγκατάλειψης, κατά την κρατούσα άποψη, μπορεί να είναι άτυπη, πρέπει, ωστόσο, να είναι απλή και καθαρή και αρκεί να προκύπτει από αυτή σχετική βούληση του πλοιοκτήτη έστω και αν δεν γίνεται ρητή χρήση της λέξης «εγκατάλειψη». Δεν μπορεί να είναι υπό αίρεση. Η αποδοχή του ασφαλιστή είναι παρομοίως άτυπη. Το βάρος αποδείξεως της αποδοχής από τον ασφαλιστή φέρει ο επικαλούμενος αυτήν πλοιοκτήτης. Εφόσον η εγκατάλειψη συνεπάγεται μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου είναι επόμενο ότι η δήλωση περί εγκαταλείψεως μπορεί να γίνει μόνο από τον πλοιοκτήτη.

Ο ασφαλιστής μετά την κοινοποίηση της δήλωσης σε αυτόν μπορεί είτε να αποδεχθεί ρητά τη δήλωση ή να την αποκρούσει. Σε περίπτωση που αφήσει να παρέλθουν 30 ημέρες χωρίς να προβεί είτε σε απόρριψη είτε σε αποδοχή, τεκμαίρεται ότι έχει αποδεχθεί σιωπηρά. Μετά την αποδοχή από τον ασφαλιστή ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να ανακαλέσει τη δήλωση.

Από τη στιγμή που ο ασφαλιστής θα κάνει δεκτή την εγκατάλειψη ή η δικαστική αρχή θα τον καταδικάσει σε αποδοχή και καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης, το πλοίο ανήκει στον ασφαλιστή και ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παραδώσει στον τελευταίο όλα τα έγγραφα του πλοίου.

Υπάρχουν μια σειρά από μεταβιβαστικά αποτελέσματα που έπονται της εγκατάλειψης. Συνοπτικά:

α) Κατ' άρθρον 14 παρ. 1 Ν. 2496/97, από την καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης ο ασφαλιστής υποκαθίσταται στα έναντι τρίτων δικαιώματα του πλοιοκτήτη.

β) Την κυριότητα του πλοίου αποκτά ο ασφαλιστής από την κοινοποίηση της δήλωσης εγκατάλειψης. Η αποδοχή ή η δικαστική επικύρωση δρουν αναδρομικά.



γ) Κατά την κρατούσα άποψη, ο ασφαλιστής δεν υποκαθίσταται σε όλες τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του πλοιοκτήτη. Συγκεκριμένα, δεν μεταβιβάζονται στον ασφαλιστή όλα τα χρέη αλλά μόνο εκείνα τα οποία έχουν εξασφαλιστεί με εμπράγματο δικαίωμα ή προνόμιο. Έτσι, η ναυτική υποθήκη ακολουθεί το πλοίο καθώς και οι απαιτήσεις προνομιούχων δανειστών.

Ενδιαφέρον είναι το ζήτημα του αν ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να αποκρούσει την κτήση της κυριότητας. Το ζήτημα ετέθη στις αρχές του προηγούμενου αιώνα ενώπιον των γαλλικών δικαστηρίων και η απάντηση στο ερώτημα ήταν αρνητική. Έκτοτε, εισήχθη όρος στα ασφαλιστήρια συμβόλαια που δίνει τη δυνατότητα στον ασφαλιστή να αποκρούσει την κυριότητα χωρίς όμως να έχει δικαίωμα να αρνηθεί την καταβολή της αποζημίωσης<sup>27</sup>.

Το γεγονός, πάντως, ότι ο ασφαλιστής αποκτά την κυριότητα επί του πλοίου, αφού ο πλοιοκτήτης έχει παραιτηθεί από το δικαίωμα της κυριότητας επ' αυτού, συντελεί στο να συγκαταλέξουμε την περίπτωση της εγκατάλειψης του πλοίου στον ασφαλιστή στους πρωτότυπους τρόπους κτήσης πλοίου και όχι στους παράγωγους, όπως υποστηρίζεται ευρέως. Ο λόγος είναι ότι ουσιαστικά ένα δικαίωμα (αυτό της κυριότητας του πλοιοκτήτη) αποσβέννεται λόγω παραιτήσεως και μάλιστα χωρίς να υπάρχει δικαίωμα ανάκλησης της παραιτήσεως αυτής και ένα νέο δικαίωμα γεννιέται (αυτό της κυριότητας του ασφαλιστή) αν και εφόσον ο ασφαλιστής το επιθυμεί.

---

<sup>27</sup> 6<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2007

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

### 4.1. Μεταβίβαση Πλοίου με Σύμβαση

Ο πλέον συνηθισμένος παράγωγος τρόπος κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου είναι με σύμβαση<sup>28</sup>. Αυτή ρυθμίζεται από το άρθρο 6 και επόμενα του ΚΙΝΔ, τα οποία εφαρμόζονται μόνο σε πλοία και όχι σε πλωτά ναυπηγήματα. Ωστόσο, όπως προβλέπει το άρθρο 7 του ΚΙΝΔ τα άρθρα 6 και επόμενα εφαρμόζονται και στην περίπτωση ναυπηγούμενου πλοίου εφόσον αυτό έχει νηολογηθεί. Παράλληλα το άρθρο 6 του ΚΙΝΔ βρίσκει εφαρμογή και στην περίπτωση ιδανικής μερίδας πλοίου, η οποία και αυτή είναι μεταβιβάσιμη κατ' αρχήν ελεύθερα όπως ορίζει το άρθρο 28 του ΚΙΝΔ.

Το σύνολο των προαναφερθεισών διατάξεων αναφέρεται στην εμπράγματη σύμβαση μεταβίβασης του πλοίου, στη σύμβαση δηλαδή με την οποία πληρούται η μετάθεση της κυριότητας πάνω στο πλοίο. Τα προαναφερθέντα ισχύουν ανεξαρτήτως της ενοχικής σύμβασης, η οποία και συνιστά την κύρια αιτία μεταβίβασης. Για το λόγο αυτό η εφαρμογή τους είναι δεδομένη σε κάθε περίπτωση μεταβίβασης πλοίου είτε υπάρχει αντάλλαγμα είτε δεν υπάρχει. Κατά συνέπεια εφαρμόζονται όχι μόνο στην περίπτωση αγοραπωλησίας αλλά και στην περίπτωση ανταλλαγής, δόσης αντί καταβολής, εισφοράς σε εταιρία αλλά και στην περίπτωση δωρεάς.

Η εκποίηση του πλοίου είναι αρχικά ελεύθερη από περιορισμούς αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις ο νόμος δρα απαγορευτικά ή περιοριστικά.

Παράλληλα η συμβατική μεταβίβαση πλοίου συνιστά πράξη αντικειμενικά εμπορική<sup>29</sup>.

Οι προϋποθέσεις της μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου ορίζονται, λοιπόν, από το άρθρο 6 του ΚΙΝΔ. Συγκεκριμένα: *«Προς μεταβίβασιν της κυριότητας πλοίου απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου και του αποκτόντος ότι διά νόμιμον τινα αιτίαν μετατίθεται εις αυτόν η κυριότης. Η συμφωνία γίνεται εγγράφως και υποβάλλεται εις*

<sup>28</sup> Κοροτζής Ιωάννης, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα

<sup>29</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

*καταχώρισιν εν τω νηολογίω. Άνευ της κατά το προηγούμενον εδάφιον εγγραφής δεν επέρχεται η μεταβίβασις της κυριότητος του πλοίου».*

Έτσι, λοιπόν, ο νόμος προϋποθέτει:

α) την ύπαρξη συμφωνίας ανάμεσα στον κύριο και τον αποκτώντα,

β) Η συμφωνία να περιβάλλεται τον έγγραφο τύπο-έστω και αυτόν του ιδιωτικού συμφωνητικού.

γ) Στη συμφωνία μεταβίβασης να αναφέρεται ρητά η αιτία μεταβίβασης. Από αυτό συμπεραίνεται ότι η σύμβαση για μεταβίβαση πλοίου είναι αιτιώδης και ελαττώματα της αιτίας αντανακλούν απευθείας στο γεγονός της μεταβίβασης.

δ) Η συμφωνία να καταχωρείται στο νηολόγιο.

Αυτό που μπορεί κάποιος να παρατηρήσει σε αυτό το σημείο είναι ότι όπως και στα ακίνητα κατά το εμπράγματο δίκαιο, η μεταβίβαση κυριότητος πλοίου απαιτεί συγκεκριμένο τύπο και καταγραφή σε δημόσια μητρώα. Το πλοίο, λοιπόν, διέπεται από ένα συναφές με αυτό του ακινήτου πλαίσιο, γεγονός που υποδηλώνει την επιθυμία του νομοθέτη να θωρακίζει με μεγαλύτερη τυπικότητα περιουσιακά στοιχεία μεγάλης αξίας.

Από τα προαναφερθέντα δύναται να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Πρώτα και κύρια ότι δεν είναι απαιτητή η υλική παράδοση του πλοίου όπως συμβαίνει κατά τη διαδικασία της μεταβίβασης των κινητών. Αυτό διευκολύνει περιπτώσεις μεταβίβασης πλοίων τα οποία βρίσκονται εν πλω. Άλλωστε αυτό είναι και το συνήθως συμβαίνον.

Κατά δεύτερον συνάγεται ότι το πλοίο καταλαμβάνεται νομικά από τη διαδικασία μεταβίβασης ακινήτου αλλά μόνο στο μέτρο που ορίζεται έτσι από τον νόμο.

Οι απόψεις δίστανται όσον αφορά στο αν το άρθρο 614 του Αστικού Κώδικα χρήζει εφαρμογής επί του πλοίου. Το άρθρο 614 του ΑΚ προβλέπει ότι στην περίπτωση μεταβίβασης μισθίου συνεχίζει η ήδη υπάρχουσα σύμβαση μισθώσεως επί του μεταβιβασθέντος ακινήτου. Η κρατούσα άποψη υποστηρίζει ότι δεν ισχύει αναλογική εφαρμογή του 614ΑΚ και ότι η μεταβίβαση πλοίου επιφέρει λύση της ναυλώσεως του. Οι περισσότερες αποφάσεις μάλιστα αποδέχονται και το ότι η αναγκαστική εκποίηση πλοίου οδηγεί σε λύση του ναυλοσυμφώνου, ενώ η μίσθωση ακινήτου που πρόκειται να πλειστηριαστεί συνεχίζει να υφίσταται .

Επισημαίνεται, τέλος, ότι το άρθρο 6 του ΚΙΝΔ., όπως προαναφέρθηκε, δεν βρίσκει εφαρμογή στην περίπτωση των πλωτών ναυπηγημάτων. Συγκεκριμένα, τα

πλωτά ναυπηγήματα από την στιγμή που εκλαμβάνονται ως κινητά μεταβιβάζονται με συμφωνία και παράδοση. Επιπρόσθετα η συμφωνία μπορεί να είναι προφορική και δεν απαιτείται η καταχώρηση αυτής στο νηολόγιο. Τέλος, σε αντιπαραβολή με τη μεταβίβαση πλοίων η μεταβίβαση πλωτού ναυπηγήματος είναι ανατιμωγής και ως εκ τούτου τα ελαττώματα της αιτίας δεν θίγουν το γεγονός της μεταβίβασης.

## 4.2. Κτήση Πλοίου Αιτία Θανάτου

Το πλοίο συνιστώντας περιουσιακό στοιχείο του θανόντα είναι δυνατόν να μεταβιβαστεί όπως και τα λοιπά περιουσιακά του στοιχεία κατά τα οριζόμενα στις διατάξεις του κληρονομικού δικαίου. Αυτό σημαίνει ότι είναι εφικτή η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου είτε μέσω εξ αδιάθετου κληρονομικής διαδοχής, είτε μέσω διαθήκης, δηλαδή ως κληρονομία ή κληροδότημα, είτε μέσω δωρεάς εξαιτίας θανάτου. Ο τρόπος αυτός κτήσης του πλοίου λογίζεται ως παράγωγος<sup>30</sup>.

Το πρόβλημα το οποίο απασχόλησε σε επίπεδο ερμηνείας ναυτικού δικαίου κατά το παρελθόν είναι το κατά πόσο η κτήση του πλοίου αιτία θανάτου πρέπει να καταχωρείται στο νηολόγιο.

Κατά το άρθρο 8 του ΚΙΝΔ η δημοσιότητα στην οποία υποβάλλονται τα ακίνητα στις περιπτώσεις κληρονομικής διαδοχής επεκτείνεται και στα πλοία. Ειδικότερα το συγκεκριμένο άρθρο προβλέπει το γεγονός της ανάλογης εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 1192-1195, αλλά και των άρθρων 1199-1204 του ΑΚ. Ως ρυθμιζόμενες από τα όσα ορίζονται λοιπόν στα προαναφερθέντα άρθρα πρέπει να αντιμετωπίζονται και οι συναφείς πράξεις αιτία θανάτου και ως εκ τούτου πρέπει να καταχωρούνται στο νηολόγιο.

Κατά συνέπεια στο νηολόγιο επιβάλλεται να καταχωρούνται, κατά την κρατούσα άποψη, τόσο η δωρεά αιτία θανάτου όσο και η δήλωση αποδοχής κληρονομίας και κληροδοσίας με την προϋπόθεση ότι αυτά προκύπτουν από δημόσιο έγγραφο. Εναλλακτικά αντί της δήλωσης αποδοχής κληρονομίας δύναται να μεταγραφεί του κληρονομητηρίου<sup>31</sup>.

Ταυτόχρονα με την καταχώρηση συντελείται και η αντίστοιχη απόκτηση της κυριότητας του πλοίου η οποία όμως ανατρέχει στη χρονική περίοδο του θανάτου του

<sup>30</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003

<sup>31</sup> Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2000

κληρονομούμενου και συνεπάγεται την επιφύλαξη των εκάστοτε ισχυουσών διατάξεων για ζητήματα αναβλητικής αίρεσης ή προθεσμίας.

### 4.3. Διάθεση Μερίδας Συμπλοιοκτήτη

Κάποιες ιδιόρρυθμες περιπτώσεις απόκτησης ιδανικής μερίδας πλοίου ρυθμίζονται από τις διατάξεις περί συμπλοιοκτησίας του ΚΙΝΔ.

Η συμπλοιοκτησία λοιπόν λογιζόμενη ως εταιρία λειτουργεί κατ' αρχήν υπό το κράτος της αρχής της πλειοψηφίας της οποίας οι αποφάσεις έχουν δεσμευτικό ρόλο για την μειοψηφία. Ανέκαθεν, όμως, χάριν επιείκειας, παρέχεται η ευχέρεια στον συμπλοιοκτήτη ο οποίος έρχεται σε διαφωνία με την πλειοψηφία να αποφύγει τη βαριά ευθύνη η οποία μπορεί να είναι αλληλένδετη με μια συγκεκριμένη απόφαση της πλειοψηφίας. Ειδικότερα του παρέχεται η δυνατότητα διάθεσης της μερίδας του άλλοτε χωρίς να υφίσταται κάποιο συγκεκριμένο αντάλλαγμα και άλλοτε με την ύπαρξη κάποιου ανταλλάγματος κατά τις επιταγές των διατάξεων των άρθρων 20 και 21 αντίστοιχα του ΚΙΝΔ<sup>32</sup>.

Α) Άρθρο 20 ΚΙΝΔ: Ο συμπλοιοκτήτης ο οποίος απέφυγε να δώσει την συναίνεση του σε μια απόφαση της πλειοψηφίας η οποία μπορεί για παράδειγμα να αφορά σε μια επισκευή του πλοίου ευρείας έκτασης ή σε ζήτημα καταβολής χρέους για το οποίο και υπάρχει το περιθώριο παραχώρησης κατά το άρθρο 85 του ΚΙΝΔ, του παρέχεται επιπλέον με βάση το άρθρο 20 του ΚΙΝΔ η ευχέρεια απαλλαγής από την υποχρέωση συμμόρφωσης στην απόφαση, προβαίνοντας στη διάθεση της μερίδας του στους λοιπούς συμπλοιοκτήτες.

Ειδικότερα προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή το άρθρο 20 του ΚΙΝΔ πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

Πρώτον το άρθρο 20 του ΚΙΝΔ τίθεται σε εφαρμογή στην περίπτωση απόφασης της πλειοψηφίας η οποία δεν έχει εξασφαλίσει την συναίνεση του συμπλοιοκτήτη είτε γιατί απείχε από την σχετική συνεδρίαση, είτε για απέφυγε να συμπράξει κατά οποιοδήποτε τρόπο στη διαδικασία λήψεως αποφάσεως.

Δεύτερον το άρθρο 20 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου τίθεται σε εφαρμογή στην περίπτωση απόφασης επισκευής μεγάλης εκτάσεως ή καταβολής αντί

<sup>32</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 1989

της οποίας θα ήταν εφικτός ο περιορισμός της ευθύνης των συμπλοιοκτητών μέσω παραχώρησης.

Στην περίπτωση που σωρευτικά συντρέχουν οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις η διάθεση της μερίδας τελείται μέσω έγγραφης δήλωσης του συμπλοιοκτήτη, η οποία απευθύνεται σε όλους τους συμπλοιοκτήτες ή στο άτομο που ορίζεται ως διαχειριστής της συμπλοιοκτησίας. Προκειμένου η δήλωση αυτή να επιφέρει αποτελέσματα επιβάλλεται να είναι καταχωρημένη στα νηολόγια, κατ' αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 του ΚΙΝΔ.

Τα αποτελέσματα της διαθέσεως της μερίδας είναι αφενός ότι η μερίδα του συμπλοιοκτήτη δύναται να περιέλθει στους λοιπούς συμπλοιοκτήτες ανάλογα με τα μερίδια τους και αφετέρου ότι ο συμπλοιοκτήτης ο οποίος προέβη σε διάθεση του μεριδίου του δύναται να εξέλθει από την κατάσταση συμπλοιοκτησίας με ταυτόχρονη απαλλαγή του από το σύνολο των υποχρεώσεων τις οποίες έφερε εξαιτίας της απόφασης της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών.

Ο προαναφερθείς τρόπος αποκτήσεως της κυριότητας μερίδας πλοίου εμπεριέχει την ιδιορρυθμία ότι δεν είναι ακριβώς συμβατικός καθώς η μερίδα των άλλων συμπλοιοκτητών δέχεται προσαύξηση από το νόμο και ανεξαρτήτως της θέλησής τους για το ζήτημα των δικών τους μερίδων. Επίσης οδηγεί σε παράγωγη κτήση κυριότητας επί πλοίου και κατά συνέπεια το ποσοστό της συμπλοιοκτησίας το οποίο περιέρχεται στους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες μεταβιβάζεται μαζί με τα βάρη που τυχόν έφερε η μερίδα η οποία διατίθεται. Το προαναφερθέν συνεπάγεται ότι για τις περιπτώσεις εκείνες που η συγκεκριμένη μερίδα φέρει βάρη, η μεταβίβαση συντελείται χωρίς αποζημίωση- όπως προβλέπει ο νόμος. Αυτός είναι και ο λόγος που γίνεται αποδεκτό ότι ο συμπλοιοκτήτης ο οποίος διαθέτει τη μερίδα του είναι υποχρεωμένος να προχωρήσει σε άρση του βάρους δια της καταβολής αποζημίωσης καλύπτοντας με αυτόν τον τρόπο τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες.

Αντίστροφα κατά την εφαρμογή του άρθρου 21 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου στην περίπτωση που ο συμπλοιοκτήτης ή μέλος του πληρώματος οδηγηθεί σε απόλυση, φέρει το δικαίωμα διεκδίκησης από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες εξαγοράς της μερίδας του, με τίμημα το οποίο και δύναται να καθοριστεί από δικαστήριο κατόπιν της γνωμοδοτήσεως πραγματογνωμόνων .

Επίσης ο νομοθέτης λαμβάνοντας υπόψη του το γεγονός ότι ο συμπλοιοκτήτης υπάρχει ενδεχόμενο να εξάρτησε την συμμετοχή του στο ζήτημα της συμπλοιοκτησίας από τη θέση που φέρει ως μέλος του πληρώματος, του παρέχει την

ευκαιρία αποχώρησης από την συμπλοιοκτησία στην περίπτωση απόλυσης του από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες καθιστώντας τους με αυτόν τον τρόπο υπόχρεους να προβούν σε εξαγόραση της μερίδας του. Χρειάζεται να σημειωθεί ότι και ο προαναφερθείς τρόπος για την απόκτηση ιδανικού μεριδίου πλοίου έχει και αυτός την δική του ιδιαιτερότητα καθώς επί της ουσίας συνίσταται σε σύμβαση η οποία όμως είναι υποχρεωτική για τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες.

Β) Άρθρο 21 ΚΙΝΔ. Αν ο συμπλοιοκτήτης-μέλος του πληρώματος απολυθεί, μπορεί να ζητήσει από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες να εξαγοραστεί η μερίδα του. Η απόλυση του συμπλοιοκτήτη, που αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή του άρθρου 21 ΚΙΝΔ, δεν πρέπει να έχει προκληθεί υπαιτίως. Ο νόμος, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο συμπλοιοκτήτης ενδεχομένως να εξάρτησε την συμμετοχή του στη συμπλοιοκτησία, του δίνει τη δυνατότητα να αποχωρήσει από αυτήν στην περίπτωση που απολυθεί από τους συμπλοιοκτήτες του, υποχρεώνοντας τους τελευταίους να εξαγοράσουν τη μερίδα του. Πρόκειται για σύμβαση αποκτήσεως ιδανικής μερίδας πλοίου η οποία όμως έχει την ιδιορρυθμία ότι είναι υποχρεωτική.<sup>33</sup>

Το συγκεκριμένο αυτό δικαίωμα δύναται να ασκηθεί με δήλωση του συμπλοιοκτήτη ή μετά από απευθείας αίτηση του στο δικαστήριο προκειμένου να καθοριστεί το τίμημα κατόπιν γνωμοδότησης εμπειρογνομόνων. Κατ' αναλογική εφαρμογή του άρθρου 6 του ΚΙΝΔ η δήλωση ή αίτηση του συμπλοιοκτήτη ή η ύπαρξη τυχόν συμφωνίας ή δικαστικής απόφασης που καθορίζει και το τίμημα, καθώς και η απόδειξη καταβολής του τιμήματος επιβάλλεται να καταχωρείται στο νηολόγιο<sup>34</sup>.

Απότοκο της προαναφερθείσας εξαγοράς είναι η μεταβίβαση της κυριότητας της μερίδας συμπλοιοκτησίας στους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες, ανάλογα με τα μερίδια που κατέχουν και η έξοδος από την συμπλοιοκτησία του συμπλοιοκτήτη ο οποίος την προξένησε. Το προαναφερθέν αποτέλεσμα επέρχεται με την καταβολή του τιμήματος κατά τα άρθρα 21 & 3 του ΚΙΝΔ υπό την προϋπόθεση όμως ότι ακολούθησε καταχώρηση στο νηολόγιο .

<sup>33</sup> Γεωργακόπουλος Λεωνίδας, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα

<sup>34</sup> Κοροτζής Ιωάννης, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα



#### 4.4. Δημόσιος Πλειστηριασμός

Η κτήση κυριότητας πλοίου μπορεί να επέλθει και μέσω κατακύρωσης δημοσίου πλειστηριασμού.

Επιβάλλεται να σημειωθεί ότι ο δημόσιος πλειστηριασμός τελείται αρχικά στα πλαίσια της διαδικασίας αναγκαστικής εκτελέσεως επί του πλοίου. Υπάρχει όμως το ενδεχόμενο να συντελείται και σε πλείστες άλλες περιπτώσεις κατά τα όσα προβλέπει ο νόμος σύμφωνα με τα άρθρα 12, 32, 193, και 103 του ΚΙΝΔ.

Ο νομοθέτης προκειμένου να διασφαλίσει δια της πλειοδοσίας έναν πιο ευνοϊκό ή πιο αντικειμενικό προσδιορισμό του τιμήματος, επιβάλλει ή επιτρέπει κατά περίπτωση την εκποίηση του πλοίου μέσω δημοσίου πλειστηριασμού και σε πολλές άλλες περιπτώσεις πλην της αναγκαστικής εκτελέσεως. Πρόκειται για την περίπτωση του εκούσιου πλειστηριασμού πλοίου ο οποίος διέπεται από τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

Παράλληλα όπως και στην περίπτωση των ακινήτων η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου στον υπερθεματιστή τελείται δια της καταχωρίσεως της περιλήψεως της κατακυρωτικής εκθέσεως στο νηολόγιο.

Είναι λοιπόν και ο δημόσιος πλειστηριασμός ένας από τους παράγωγους τρόπους κτήσης κυριότητας επί πλοίου με την ιδιαιτερότητα ότι όταν ο πλειστηριασμός συντελείται μέσα από τη διαδικασία της αναγκαστικής εκτελέσεως, η κυριότητα του πλοίου μεταβιβάζεται στον υπερθεματιστή απαλλαγμένη από βάρη.<sup>35</sup>

#### 4.5. Δωρεά, Γονική Παροχή, Επικαρπία, Εξασφάλιση Απαιτήσεως

Η κυριότητα των πλοίων μεταβιβάζεται και εξαιτίας δωρεάς κατά τις διατάξεις των άρθρων 6-7 του ΚΙΝΔ, με γονική παροχή ή και προς εξασφάλιση απαιτήσεως κατ' άρθρον 190 ΚΙΝΔ.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί απαίτηση, η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου λαμβάνει χώρα κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 του ΚΙΝΔ. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο οφειλέτης διατηρεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου ως πλοιοκτήτης. Παράλληλα ο οφειλέτης φέρει την υποχρέωση διαχείρισης και

<sup>35</sup> Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 1989



εκμετάλλευσης του πλοίου με τη δέουσα επιμέλεια και σε συμφωνία με τις επιταγές των κανόνων που διέπουν την τακτική εκμετάλλευση.

Επιπρόσθετα δύναται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου κατά οριζόμενα στα άρθρα 1142 επόμενα του ΑΚ όταν αυτό καθίσταται αντικείμενο επικαρπίας.

Χρειάζεται παράλληλα να επισημανθεί ότι στους τρόπους απόκτησης της κυριότητας του πλοίου θα έπρεπε κατά μια άποψη να προστεθεί και η μισθοδοτική μίσθωση (το επονομαζόμενο *leasing*). Ωστόσο ο νομοθέτης εμμένει στο να εξαιρεί ρητά τα πλοία από υπαγωγή σε καθεστώς χρηματοδοτικής μίσθωσης (Ν.1665/1986).<sup>36</sup>

#### 4.6. Κατάσχεση Πλοίου

Η κατάσχεση των πλοίων αλλά και η αναγκαστική εκτέλεση αυτών ρυθμίζεται από τα άρθρα 992 επ. του Κώδικα Πολίτικης Δικονομίας που ρυθμίζουν την κατάσχεση *«επί ακινήτων, πλοίων και αεροσκαφών του οφειλέτου»* (Ανταπάσης, 1998).

Ειδικότερα το άρθρο 713 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ρυθμίζει το ζήτημα της συντηρητικής κατάσχεσης πλοίου, αεροσκάφους ή εμπράγματος δικαιώματος εις χείρας του οφειλέτη ή τρίτου προσώπου.

Σύμφωνα επίσης με τα άρθρα 211 και 214 του ΚΙΝΔ η πράξη κατάσχεσης επί πλοίου μπορεί να επιβληθεί εφόσον έχουν παρέλθει τουλάχιστον 24 ώρες από την επίδοση της επιταγής προς πληρωμή. Η επιταγή προς πληρωμή, μπορεί έγκυρα να επιδοθεί στον καπετάνιο του πλοίου, εφόσον η απαίτηση είναι συναφής με την εκμετάλλευση του πλοίου ή εναλλακτικά έχει θεμελιωθεί ως απαίτηση προνομιούχος ή ενυπόθηκη. Σημαντική παράμετρος είναι ότι μετά την εγγραφή της κατάσχεσης το πλοίο δεν επιτρέπεται να αποπλεύσει, ενώ η σειρά ικανοποίησης των δανειστών από το πλειστηρίασμα είναι πρώτα οι προνομιούχοι δανειστές, έπονται οι ενυπόθηκοι και στο τέλος, εφόσον αρκεί το πλειστηρίασμα προς τούτο, επιβάλλεται να πληρωθούν και οι λοιποί δανειστές.

<sup>36</sup> Κοροτζής Ιωάννης, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα

Σε αντιπαραβολή από την περίπτωση όπου υποχρεωτική είναι η επίδοση διαταγής πληρωμής συναντάται και η κατάσχεση με άδεια της αρχής που συνίσταται σε κατάσχεση, αναγκαστική ή συντηρητική η οποία και τελείται στα πλαίσια της διαδικασίας αναγκαστικής εκτελέσεως προκειμένου να ικανοποιηθούν ιδιωτικές απαιτήσεις κατά τα προβλεπόμενα από τα άρθρα 707 επ. και 992 επ. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Αντίθετα χρειάζεται να επισημανθεί ότι η κατάσχεση η οποία επιβάλλεται μέσω διοικητικής αρχής δεν υπάγεται στις ρυθμίσεις του άρθρου 144§ 2 περ. ε' του ΚΙΝΔ<sup>37</sup>.

Περαιτέρω χρειάζεται να τονιστεί ότι προκειμένου να διασφαλιστούν οι ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο η αρμόδια κατά περίπτωση Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία συχνά προβαίνει σε κατασχέσεις πλοίων. Και δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που τα κατασχεθέντα πλοία συνιστούν και το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο. Η κατάσχεση, δε, ενός Πλοίου σημαίνει και την απαγόρευση απόπλου αυτού. Παράλληλα δια μέσου της 620/2004 γνωμοδοτήσεως του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, η οποία και χαίρει της αποδοχής του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, η υποχρέωση πρόσληψης φύλακα σε όσα πλοία τελούν υπό το καθεστώς της απαγόρευσης του απόπλου εξαιτίας της αναγκαστικής κατάσχεσης δεν ανήκει στην αρμοδιότητα του Δημοσίου. Από τα προαναφερθέντα συνάγεται ότι με αυτόν τον τρόπο οι Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες ορίζουν ως φύλακα και συνεπώς υπεύθυνο για διορισμό φύλακα τον κύριο του πλοίου<sup>38</sup>.

Σχετικά με τη συντηρητική κατάσχεση πλοίου, το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά 769/83<sup>39</sup> έκρινε ότι είναι άκυρη η συντηρητική κατάσχεση πλοίου η οποία επιβάλλεται στα χέρια τρίτου αγοραστή δυνάμει δικαστικής απόφασης η οποία εκδόθηκε πριν από την συγκεκριμένη πώληση του πλοίου και αφορά διαμάχη ανάμεσα σε αυτόν που επιβάλλει την συντηρητική κατάσχεση/δανειστή και τον οφειλέτη/πωλητή. Προϋπόθεση αυτής της ακυρότητας είναι να έγινε επίδοση της αποφάσεως στον πωλητή και αρχικό κύριο αλλά και στον λιμενάρχη μετά τη μεταβίβαση του πλοίου, περίπτωση κατά την οποία ο αγοραστής/τρίτος δεν ήταν εκ των πραγμάτων σε θέση να προβεί σε έλεγχο του αν το πλοίο είχε ήδη προγενέστερα κατασχεθεί.

<sup>37</sup> Αντώνης Αντάπασης, Η σύμβαση του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση Πλοίων, Ανάλυση και ένταξη στην ελληνική έννομη τάξη, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1998

<sup>38</sup> Φορολογική Επιθεώρηση, 2004

<sup>39</sup> Ισηγορία 6/2006 (Νομικά Θέματα, σελ. 16)

## 4.7. Παραχώρηση Πλοίου

Κατά το άρθρο 85 του ΚΙΝΔ ο πλοιοκτήτης δύναται να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις του μέσω της παραχώρησης του πλοίου και του μεικτού του ναύλου. Συγκεκριμένα το άρθρο 85 αναφέρει τα εξής: «ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται των εκ του προηγούμενου άρθρου υποχρεώσεων, παραχωρώντας το πλοίο και το μικτό ναύλο». Χρειάζεται όμως να τονιστεί ότι το προαναφερθέν άρθρο του ΚΙΝΔ δεν βρίσκει εφαρμογή στα πλωτά ναυπηγήματα.

Παράλληλα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση δεν γίνεται παραχώρηση ενός οποιοδήποτε πλοίου αλλά γίνεται παραχώρηση μόνο του πλοίου από την εκμετάλλευση του οποίου αναφύεται και η υποχρέωση για την οποία και απαιτείται η απαλλαγή από την ευθύνη.

Το συγκεκριμένο δικαίωμα συνεπώς φέρει ο πλοιοκτήτης προσωποπαγώς ή ο εφοπλιστής.<sup>40</sup>

Τέλος, αξίζει να γίνει αναφορά σε δυο παραδείγματα νομολογίας τα οποία και σχετίζονται με το ζήτημα των παραχωρήσεων πλοίων αφού λάβουμε υπόψιν ότι η νομολογία με την έννοια των δικαστικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί επί υποθέσεων ισχύει ως πολύ ισχυρό επιχείρημα δικαστικού προηγούμενου σε υποθέσεις ειδικά ναυτιλιακού δικαίου.

Η πρώτη απόφαση είναι η 2505/1991 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά και σχετίζεται με την εμπλοκής άγκυρας σε καλώδιο της ΔΕΗ, γεγονός το οποίο συντελέστηκε κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης πλοίου το οποίο έφερε Κυπριακή Σημαία από ρυμουλκό. Το απότοκο της ρυμουλκήσεως ήταν η πρόκληση εκτεταμένων βλαβών στο δίκτυο της ΔΕΗ. Το Δικαστήριο έκρινε λοιπόν πως ευθύνη φέρουν από αδικοπραξία τόσο οι πλοίαρχοι του ρυμουλκούμενου πλοίου όσο και του ρυμουλκού και έκρινε ότι η πρόκληση βλάβης στο καλώδιο της ΔΕΗ επισείει είτε αποζημίωση ή εναλλακτικά παραχώρηση του πλοίου.

Η δεύτερη απόφαση είναι η 738/1985 του Αρείου Πάγου και αφορά στην ευθύνη του πλοιοκτήτη για πράξεις που διεπράχθησαν από τον πλοίαρχο. Το δικαστήριο στην συγκεκριμένη περίπτωση όρισε ότι απαλλάσσεται ο πλοιοκτήτης επί παραχωρήσεως του συγκεκριμένου πλοίου .

<sup>40</sup> Κοροτζίης Ιωάννης, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα

Σε σχέση με πλοία μερικώς ή ολικώς βυθισμένα, η ανέλκυση αυτών δύναται να τελεστεί με έξοδα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά και με ακόλουθη αξίωση αποζημιώσεως από τον πλοιοκτήτη. Ενώ ο Άρειος Πάγος έκρινε σχετικά ότι χωρεί απαλλαγή του πλοιοκτήτη με παραχώρηση του πλοίου, έστω και βυθισμένου .

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΤΗΣΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**

### **5.1.Μεταβίβαση Πλοίου λόγω Πώλησης<sup>41</sup>**

Η μεταβίβαση του πλοίου δεν μπορεί να συντελεστεί αν απουσιάζει η έγγραφη συμφωνία μεταβιβάσεως της οποίας και ακολουθεί καταχώρηση στο νηολόγιο. Χωρίς την καταχώρηση δεν είναι δυνατόν να μεταβιβαστεί η κυριότητα του πλοίου σύμφωνα με την απόφαση 456/93 του Εφετείου Θεσσαλονίκης .

Σε σχέση τώρα με τα δικαιολογητικά τα οποία απαιτούνται προκειμένου να τελεστεί η πώληση του πλοίου και η μεταβίβαση της κυριότητάς του, απαιτείται η ύπαρξη συμφωνητικού πώλησης, του λεγόμενου Bill of Sale, με θεώρηση του γνησίου των υπογραφών από αντίστοιχη Δημόσια Αρχή, ενώ στην περίπτωση τέλεσης της πώλησης στην αλλοδαπή απαιτείται η θεώρηση του συμφωνητικού πωλήσεως από Ελληνική Προξενική Αρχή ή εναλλακτικά να θεωρηθεί με επισημείωση / Apostille (Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης 1961).

Δεύτερον είναι αναγκαία η ύπαρξη πιστοποιητικού περί μη οφειλής στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (κατά τα άρθρα 1 & 19 του ΝΔ 87/69, ΠΔ 913/78, Ν. 792/78) το οποίο και ισχύει για διάστημα 15 ημερών.

Τρίτον απαιτείται και η ύπαρξη πιστοποιητικού φορολογικής ενημερότητας του πλοίου από την Εφορία Πλοίων (κατά τα άρθρα 19 παρ. 1 του Ν. 27/1975 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 814/78) το οποίο και ισχύει για διάστημα 45 ημερών.

Τέταρτον είναι αναγκαία η ύπαρξη δηλώσεως φόρου μεταβίβασης του πλοίου (Ν.1642/86) στην Εφορία Πλοίων.

Επιπλέον απαιτείται και αντίγραφο Φύλλου Εφημερίδος Κυβερνήσεως το οποίο και να εμπεριέχει την εγκριτική πράξη νηολόγησης του πλοίου.

---

<sup>41</sup> Πληροφοριακό Έντυπο Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, 2013

Χρειάζεται ακόμα η ύπαρξη βεβαιώσεως της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών περί ελληνικότητας των συμφερόντων της αγοράστριας εταιρείας αλλά και η εξάλειψη τυχόν βαρών προκυπτουσών από υποθήκες – κατασχέσεις.

Επιπρόσθετα είναι αναγκαία και δήλωση διορισμού εκπροσώπου – εγγυητή από τον νόμιμο εκπρόσωπο της αγοράστριας εταιρείας με θεώρηση γνησίου υπογραφής του ενώ χρειάζεται και η δήλωση αποδοχής του διορισμού από τον εκπρόσωπο – εγγυητή πάλι με θεώρηση γνησίου υπογραφής.

Ακόμα είναι απαραίτητη και η υπεύθυνη δήλωση του εκπροσώπου της αγοράστριας εταιρείας περί διορισμού αντικλήτου και υπεύθυνη δήλωση του αντικλήτου περί αποδοχής του διορισμού του.

Επιπλέον προκειμένου να ολοκληρωθεί η πώληση πλοίου απαιτείται υπεύθυνη δήλωση του εκπροσώπου της αγοράστριας εταιρείας-ο οποίος ηλικιακά πρέπει να είναι κάτω των 60 ετών- ό, τι η αγοράστρια εταιρεία ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα τουλάχιστον σε ποσοστό 51%.

Ακόμα απαιτούνται τα πλήρη στοιχεία των μελών του διοικητικού συμβουλίου .

Ακόμα χρειάζεται να επιστραφεί το παλαιό έγγραφο εθνικότητας και να προσκομιστεί νέο από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Παράλληλα απαιτείται η ύπαρξη αίτησης του νομίμου εκπροσώπου της πλοιοκτήτριας εταιρείας με θεώρηση γνησίου υπογραφής αλλά και η έκδοση/εξόφληση διαφόρων παραβόλων.

Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια είναι αλλοδαπή εταιρεία απαιτείται επιπλέον πιστοποιητικό καλώς έχειν ή αλλιώς good standing στο οποίο θα αναφέρονται και οι αξιωματούχοι οι οποίοι ορίζονται ως εκπρόσωποι της εταιρείας. Το πιστοποιητικό καλώς έχειν πρέπει να είναι θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή να φέρει επισημείωση / Apostille (Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης 1961).

Απαιτούνται επιπλέον τα πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου που αποφασίζουν την πώληση ή την αγορά αντίστοιχα, θεωρημένα από Προξενική Αρχή ή φέροντα επισημείωση / Apostille (Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, 1961) εις διπλούν και στην Ελληνική.

Παράλληλα απαιτείται η ύπαρξη πληρεξουσίου για τη συγκεκριμένη πράξη θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή με επισημείωση / Apostille, ενώ ειδικά για τις Λιβεριανές Εταιρείες απαιτείται Πιστοποιητικό Αξιωματούχων, το επονομαζόμενο Certificate of Incumbency .

Επιπλέον χρειάζεται να τονιστεί ότι στην περίπτωση που η κτήση του πλοίου προέκυψε μετά από δημόσιο αναγκαστικό πλειστηριασμό από Έλληνα, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ισχύουν όλα τα παραπάνω, μόνο που αντί του ιδιωτικού συμφωνητικού το οποίο αναφέρθηκε αρχικά, προσκομίζεται η περίληψη κατακυρωτικής έκθεσης του συμβολαιογράφου και η θεώρηση της από Εφορία και εφόσον υπερθεματιστής είναι νομικό πρόσωπο, προσκομίζονται τα αντίστοιχα δικαιολογητικά μόνο αυτού.

## **5.2.Μεταβίβαση Κυριότητας Πλοίων κοινών διατάξεων και πλοιαρίων<sup>42</sup>**

Η έγκυρη μεταβίβαση κυριότητας πλοίων κοινών διατάξεων και πλοιαρίων απαιτεί πάλι ένα σύνολο από δικαιολογητικά.

Αρχικά λοιπόν είναι απαραίτητη η ύπαρξη ιδιωτικού συμφωνητικού με θεώρηση γνησίου υπογραφών πωλητού-αγοραστού από Δημόσια Αρχή αλλά και έγγραφα που να αποδεικνύουν ότι έχει καταβληθεί ο φόρος προστιθέμενης αξίας που αντιστοιχεί.

Χρειάζεται ακόμα η ύπαρξη δήλωσης φόρου μεταβίβασης από την Εφορία Πλοίων , για τα άνω των 10 Κόρων Καθαρής Χωρητικότητας η οποία και ισχύει για 45 ημέρες αλλά και η ύπαρξη πιστοποιητικού φορολογικής ενημερότητας του πλοίου η οποία και αυτή ισχύει για 45 ημέρες<sup>43</sup> .

Επιπλέον απαιτείται η ύπαρξη πιστοποιητικού περί μη οφειλής από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο η οποία έχει ισχύ 15 ημέρες συνοδευόμενη από τα στοιχεία ταυτότητας του αγοραστή.

Ακόμη χρειάζεται η προσκόμιση βεβαίωσης περί μη οφειλής από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος αλλά και η παράδοση του παλαιού εγγράφου εθνικότητας με παράλληλη προσκόμιση νέου εγγράφου εθνικότητας το οποίο πρέπει να είναι «μεγάλο» για τα έχοντα συσκευή VHF και αντίστοιχα «μικρό» για τα μη έχοντα συσκευή VHF.

Επιπλέον απαιτείται η πληρωμή κάποιων παραβόλων ή χαρτοσήμων ανάλογα με την κλάση και τους κόρους του Πλοίου ή Πλοιαρίου.

<sup>42</sup> Πληροφοριακό Έντυπο Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, 2013

<sup>43</sup> Πληροφοριακό Έντυπο Υπουργείου Οικονομικών, 2013

Ταυτόχρονα απαιτείται έγκριση από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αν το μεταβιβαζόμενο πλοίο είναι Επιβατηγό – Δρομολογιακό (Ε/Γ-Δ/Ρ), Επιβατηγό – Οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ), Φορτηγό – Οχηματαγωγό (Φ/Γ- Ο/Γ) ή είναι άνω των εξήντα (60) κόρων καθαρής χωρητικότητας Επιβατηγό – Τουριστικό (Ε/Γ-Τ/Ρ) και ζητείται η μετονομασία του.

Στην περίπτωση που το πλοίο είναι ενυπόθηκο, απαιτείται η έγγραφη συναίνεση ενυπόθηκου δανειστή.

Επιπλέον στην περίπτωση που το μεταβιβαζόμενο πλοίο είναι επαγγελματικό αλιευτικό απαιτείται έγκριση από την αντίστοιχη αλιευτική εποπτική αρχή που είναι καταχωρημένο, τόσο για να τελεστεί η μεταβίβαση όσο και για την τυχόν μετονομασία – μετανηολόγηση και οποιαδήποτε αλλαγή στοιχείων του πλοίου – πλοιαρίου.

Στην περίπτωση που τα συμβαλλόμενα μέρη είναι εταιρείες είναι επιπλέον απαιτητά τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

Πρώτα και κύρια απαιτείται βεβαίωση σύστασης και πιστοποιητικό μεταβολών με όλες τις τυχόν τροποποιήσεις από: α) Πρωτοδικείο για τις Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης, Ομόρρυθμο Εταιρεία, Ετερόρρυθμο Εταιρεία, β) Νομαρχία για τις Ανώνυμες Εταιρείες, γ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας /Υπηρεσία Μητρώων Ναυτικών Εταιρειών για τις Ναυτικές Εταιρείες του Ν. 959/79 δ) ΥΕΝ/Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής για τις εταιρείες Ν. 3182/03.

Επιπρόσθετα κατατίθεται πρακτικό συνέλευσης Διοικητικού Συμβουλίου που πρέπει να αποφασίζει και εγκρίνει την αγορά ή πώληση πλοίου αντίστοιχα, εφόσον πρόκειται για Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης-Ομόρρυθμη Εταιρεία - Ετερόρρυθμη Εταιρεία, Ανώνυμες Εταιρείες, Ναυτικές Εταιρείες και Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής.

Τρίτον πρέπει να κατατεθεί υπεύθυνης δήλωσης εκπροσώπου - διαχειριστή της αγοράστριας εταιρείας με θεώρηση γνησίου υπογραφής, ενώ αν αντίκλητος οριστεί άλλος πλην του παραπάνω δηλούντος απαιτείται η ύπαρξη υπεύθυνης δήλωσης περί αποδοχής του διορισμού του ως αντικλήτου.

Σε αυτό το σημείο χρειάζεται να τονιστεί ότι στην περίπτωση που η κτήση του πλοίου προέκυψε μετά από δημόσιο αναγκαστικό πλειστηριασμό από Έλληνα, φυσικό ή Νομικό πρόσωπο, ισχύουν όλα τα προαναφερθέντα, μόνο που αντί του ιδιωτικού συμφωνητικού το οποίο αναφέρθηκε αρχικά, είναι απαιτητή η προσκόμιση



της περίληψης κατακυρωτικής έκθεσης του συμβολαιογράφου και η θεώρηση της από την Εφορία και εφόσον υπερθεματιστής είναι Νομικό πρόσωπο, προσκομίζονται τα αντίστοιχα δικαιολογητικά μόνο αυτού.

### 5.3. Μεταβίβαση προκύπτουσα εκ θανάτου<sup>44</sup>

Στην περίπτωση μεταβίβασης αιτία θανάτου, διακρίνονται δυο περιπτώσεις.

Η πρώτη αφορά τα δικαιολογητικά έγγραφα που χρειάζονται όταν υφίσταται κληρονομητήριο και η δεύτερη τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν τη δήλωση αποδοχής κληρονομιάς ή κληροδοσίας.

Αναλυτικότερα, στην περίπτωση του κληρονομητηρίου απαιτείται:

- Πιστοποιητικό της αρμόδιας εφορίας από το οποίο να διαφαίνεται ότι το πλοίο που κληρονομήθηκε, δηλώθηκε από τους κληρονόμους.
- Πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του πλοίου από την εφορία πλοίων το οποίο ισχύει για 45 ημέρες από την ημέρα έκδοσης.
- Πιστοποιητικό περί μη οφειλής από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο το οποίο και έχει ισχύ 15 ημερών.
- Φωτοτυπίες ταυτοτήτων των κληρονόμων.
- Στην περίπτωση που το κληρονομούμενο πλοίο είναι αναψυχής είναι επιπλέον απαραίτητη βεβαίωση του αρμόδιου Οικονομικού Εφόρου ή Υπεύθυνη Δήλωση Ν. 2238/94 των κληρονόμων ότι δηλωνόταν στην φορολογική δήλωση του θανόντος. στ) Στην περίπτωση που το κληρονομούμενο πλοίο ήταν επαγγελματικό, αλιευτικό ή επαγγελματικό τουριστικό, απαιτείται η προσκόμιση φωτοτυπίας της αντίστοιχης άδειας.
- Πιστοποιητικό περί μη οφειλής από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
- Κατάθεση του παλαιού εγγράφου εθνικότητας και
- Προσκόμιση του νέου εγγράφου εθνικότητας από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, το οποίο θα είναι «μεγάλο» για τα έχοντα συσκευή VHF και «μικρό» για τα μη έχοντα συσκευή VHF.
- Αίτηση των κληρονόμων. Αν το κληρονομούμενο πλοίο είναι αναψυχής η υποβολή της αίτησης είναι επιβεβλημένο να συντελείται σε συγκεκριμένο έντυπο εις διπλούν κατά τα υπαγορευόμενα από τη σχετική Κοινή Υπουργική

<sup>44</sup> Πληροφοριακό Έντυπο Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, 2013



Απόφαση Οικονομικών & Εμπορικής Ναυτιλίας φέρουσα αριθμ. 1037940/0009Α/16-04-92.

Στην περίπτωση της δηλώσεως αποδοχής κληρονομιάς ή κληροδοσίας η οποία και συνιστά συμβολαιογραφικό έγγραφο ή εναλλακτικά έκθεση του Γραμματέα Πρωτοδικών, απαιτούνται τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

- Ληξιαρχική πράξη θανάτου η οποία και δύναται απλώς να αναφέρεται στην δήλωση αποδοχής κληρονομιάς ή κληροδοσίας.
- Πιστοποιητικό της αρμόδιας εφορίας από το οποίο να διαφαίνεται ότι το πλοίο που κληρονομήθηκε, δηλώθηκε από τους κληρονόμους.
- Πιστοποιητικό περί «εγγυτέρων συγγενών» για την αποτύπωση της οικογενειακής κατάστασης του θανόντος.
- Στην περίπτωση που υπάρχει διάταξη τελευταίας βούλησης, δηλαδή διαθήκη, είναι απαραίτητη η προσκόμιση επιπλέον των πρακτικών συνεδρίασης του Πρωτοδικείου περί δημοσίευσης της διαθήκης, πιστοποιητικού Γραμματέα Πρωτοδικείου για μη δημοσίευση άλλης διαθήκης καθώς και πιστοποιητικού περί μη αμφισβήτησης του κληρονομικού δικαιώματος.
- Πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του πλοίου από την Εφορία Πλοίων με διάρκεια ισχύος 45 ημέρες από την ημέρα εκδόσεως.
- Πιστοποιητικό περί μη οφειλής από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο με διάρκεια ισχύος 15 ημέρες από την έκδοσή του.
- Αν το κληρονομούμενο πλοίο είναι αναψυχής, είναι απαραίτητη η βεβαίωση του αρμόδιου Οικονομικού Εφόρου ότι δηλωνόταν στην φορολογική δήλωση του θανόντος.
- Αν το κληρονομούμενο πλοίο είναι επαγγελματικό δηλαδή αλιευτικής ή επαγγελματικής/τουριστικής χρήσης είναι απαραίτητη η προσκόμιση της αντίστοιχης ισχύουσας άδειας.
- Πιστοποιητικό περί μη οφειλής από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
- Κατάθεση του παλαιού εγγράφου εθνικότητας.
- Προσκόμιση νέου εγγράφου εθνικότητας από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, το οποίο θα είναι «μεγάλο» για τα έχοντα συσκευή VHF και «μικρό» για τα μη έχοντα συσκευή VHF.
- Αίτηση των κληρονόμων την οποία δύναται εναλλακτικά να παραλάβει κανείς από τη Γραμματεία Νηολογίων.

- Αν το κληρονομούμενο πλοίο είναι αναψυχής η αίτηση υποβάλλεται σε συγκεκριμένο έντυπο εις διπλούν κατά την σχετική υπ' αριθμόν 1037940/0009Α/16-04-92 Κοινής Υπουργική Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών & Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Αν το πλοίο είναι επαγγελματικού αλιευτικού χαρακτήρα απαιτείται και εγκριτική πράξη από την καθ' ύλην αρμόδια εποπτεύουσα αλιευτική αρχή η οποία θα επιτρέπει την μεταβίβαση, την μετονομασία - μετανηολόγηση και οποιαδήποτε αλλαγή στοιχείων του πλοίου –πλοιαρίου.

#### **5.4. Διαγραφή Πλοίων νηολογημένων λόγω Πλειστηριασμού**

Για τη διαγραφή πλοίων τα οποία έχουν νηολογηθεί λόγω πλειστηριασμού απαιτούνται τα εξής δικαιολογητικά:

- Κατακυρωτική περίληψη συμβολαιογράφου θεωρημένη από την αρμόδια φορολογική αρχή, αν ο πλειστηριασμός τελέστηκε στην Ελλάδα. Στην περίπτωση που ο πλειστηριασμός τελέστηκε στο εξωτερικό πρέπει ο τίτλος του πλειστηριασμού να είναι θεωρημένος από τον Έλληνα Πρόξενο ή να είναι θεωρημένος με επισημείωση / Apostille και παράλληλα να συνοδεύεται από γνωμοδότηση, το επονομαζόμενο δηλαδή legal opinion δικηγόρου ή Συμβολαιογράφου, ότι ο συγκεκριμένος πλειστηριασμός έγινε σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της χώρας στην οποία έλαβε χώρα.
- Πιστοποιητικό περί μη οφειλής που χορηγείται από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο με ισχύ 15 ημερών από την έκδοσή του.
- Πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας που ισχύει 45 ημέρες από εκδόσεως.
- Πιστοποιητικό περί μη οφειλής από τον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος.
- Δήλωση φόρου μεταβίβασης από την Εφορία.
- Πιστοποιητικού περί μη οφειλής από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
- Φύλλο Εφημερίδος Κυβέρνησης περιέχον την εγκριτική πράξη νηολόγησης του πλοίου .
- Προσκόμιση αντιγράφου του Εγγράφου Εθνικότητας.
- Αίτηση του νομίμου εκπροσώπου της πλοιοκτήτριας εταιρείας.
- Καταβολή.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ<sup>45</sup>

Στο σημείο αυτό και λαμβάνοντας υπόψιν το γεγονός ότι η νομολογία αποτελεί μια από τις έμμεσες πηγές του ελληνικού δικαίου, σκόπιμο είναι να γίνει μια αναφορά σε αποφάσεις ελληνικών δικαστηρίων που έχουν εκδοθεί επί θεμάτων τα οποία πραγματεύεται η παρούσα μελέτη.

- Εφ.Π.807/92. Πλοίο είναι κάθε σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδυνάμως στη θάλασσα.

- Εφ.Π. 807/92. Είναι πλωτό ναυπήγημα, κάθε σκάφος από το οποίο λείπει η μία τουλάχιστον από τις πιο πάνω δύο προϋποθέσεις, δηλαδή, είτε είναι χωρητικότητας μικρότερης των δέκα κόρων, είτε δεν έχει ικανότητα αυτοδύναμης πλεύσης, όπως είναι το σλέπι, η φορτηγίδα, η λέμβος κλπ.

- Μ.Π.Πειρ. 35/91. Στα πλωτά ναυπηγήματα δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 6 ΚΙΝΔ, η κυριότητα δε αυτών μεταβιβάζεται, όπως και σε κάθε κινητό, με τους όρους του άρθρου 1034 ΑΚ, ήτοι με την παράδοση της νομής αυτών και με συμφωνία για μετάθεση της κυριότητάς τους, χωρίς να χρειάζεται και η καταχώρηση της συμφωνίας αυτής σε κάποιο δημόσιο βιβλίο και μάλιστα στα προβλεπόμενα από τα άρθρα 56 και 57 του Β.Δ. της 10/17-7-1910 βιβλία πλοιαρίων και φορτηγίδων, τα οποία εξυπηρετούν καθαρά διοικητικούς σκοπούς και δεν αποδεικνύουν την ύπαρξη εμπραγμάτων δικαιωμάτων.

- Μ.Π.Αθ. 3075/91. Τα πλωτά ναυπηγήματα κάθε κατηγορίας, που έχουν βυθιστεί ολοσχερώς ή μερικώς και βρίσκονται, στο βυθό της θαλάσσης που περιλαμβάνεται στη λιμενική περιοχή, ως ναυάγια, επιβαρύνονται με δικαιώματα για κάθε μέρα κι ανάλογα με τη σχετική χωρητικότητά του ανά κόρον, τα δικαιώματα δε αυτά οφείλονται για την περιοχή του λιμένος στον ΟΛΠ ως τέλη ναυαγίων. Συνεπώς είναι σαφές ότι τα δικαιώματα αυτά δε αποτελούν ζημιές του λιμένος και δεν μπορούν να υπαχθούν σε καμιά από τις κατηγορίες οφειλών που προαναφέρθηκαν, οι οποίες μπορούν να περιοριστούν με παραχώρηση του πλοίου και του μικτού ναύλου.

- Εφ.Πειρ.483/88. Αν ελλείψουν πρόσκαιρα ένα ή περισσότερα στοιχεία που συνιστούν την έννοια του πλοίου κατ' άρθρο 1ΚΙΝΔ (όπως η αυτοδύναμη κίνηση

<sup>45</sup> lawdb.intrasoftnet.com , βάση δεδομένων ΝΟΜΟΣ

στη θάλασσα ή η ικανότητα προς πλου) δεν επέρχεται απώλεια της ιδιότητας του πλοίου.

- ΕφΠατρ 159/91. Κατά το άρθρο 3 παρ. 1 ν. 187/1973 περί ΚΔΝΔ, πλοίο για τους σκοπούς του ΚΔΝΔ είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται επί του ύδατος για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό. Επομένως το ναυάγιο δεν είναι πλοίο κατά την παραπάνω έννοια, αφού απωλέσθηκε μόνιμα η ικανότητά του προς θαλασσοπλοΐα, δεν αναιρείται δε η κατά τον χρόνο του ατυχήματος ιδιότητά του ως ναυαγίου υπό την έννοια του νόμου έστω κι αν έγινε ανέλκυσή του. Κατ' ακολουθία, για την μεταβίβαση της κυριότητας ναυαγίου με πώληση, δεν απαιτούνται οι κατά το άρθρο 6 ΚΙΝΔ προβλεπόμενες προϋποθέσεις για την μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου, δηλαδή έγγραφη συμφωνία για μεταβίβαση και καταχώριση στο νηολόγιο, αλλά αρκούν οι προϋποθέσεις του κοινού δικαίου.

- Εφ. Πειρ. 591/95. Αποψη κατά την οποία για τη σύνθεση της έννοιας του πλωτού ναυπηγήματος απαιτείται η ύπαρξη σκάφους, δηλαδή κοίλου σώματος δεν συμφωνεί προς την απαραίτητη προσαρμογή στη διαρκώς εξελισσόμενη τεχνολογία, που επιβάλλει την επέκταση των διατάξεων του ναυτικού δικαίου, οι οποίες ρυθμίζουν τα πλοία και στις κατασκευές που είναι πλωτές αλλά όχι κοίλες.

- Εφ.Πειρ. 591/95. Έτσι στην έννοια του πλωτού ναυπηγήματος υπάγεται και ο πλωτός γερανός, που είναι σκάφος.

- Εφ. Πειρ. 87/91. Εγγραφή στα ελληνικά νηολόγια δεν μπορεί να γίνει, όταν το πλοίο ανήκει κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% σε αλλοδαπό πρόσωπο.

- Εφ. Πειρ. 87/91. Η απόκτηση του πλοίου κατά το ποσοστό αυτό οδηγεί σε απώλεια της ελληνικής εθνικότητας και στη διαγραφή του από το νηολόγιο, η οποία γίνεται είτε με αίτηση κάθε ενδιαφερομένου είτε αυτεπαγγέλτως από τη λιμενική αρχή, μετά από απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

- Εφ.Πειρ.87/91. Η διαγραφή αυτή δεν έχει δημιουργική ενέργεια, αλλά η απώλεια επέρχεται και χωρίς τη διαγραφή, από τότε που έπαυσε το πλοίο να ανήκει σε Έλληνες κατά πλειοψηφία.

- Εφ.Πειρ.87/91. Κατά συνέπεια στην περίπτωση που το πλοίο εκτίθεται σε αναγκαστικό πλειστηριασμό και αναδεικνύει υπερθεματίστρια μια αλλοδαπή εταιρία, το πλοίο θα διαγραφεί οπωσδήποτε από τα ελληνικά νηολόγια, χωρίς να υπάρχει περίπτωση εγγραφής σ' αυτά της μεταβίβασεως αυτής του πλοίου, ενώ η σχετική δήλωση του νέου πλοιοκτήτη για τη διαγραφή, που γίνεται πλέον με εμφανή

το σκοπό της αλλαγής της σημαίας του πλοίου, πρέπει να συνοδεύεται από πιστοποιητικό εξοφλήσεως των μέχρι την ημέρα της δηλώσεως για τη διαγραφή φόρων και εισφορών που βαρύνουν το πλοίο ή από εγγυητική επιστολή.

- Εφ.Πειρ. 87/91. Υπάρχει υποχρέωση εξοφλήσεως των προηγούμενων εισφορών στο ΝΑΤ και υποβολής του σχετικού πιστοποιητικού, όταν επιδιώκεται η διαγραφή του πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο με το σκοπό αλλαγής της σημαίας του, ανεξάρτητα από την αιτία στην οποία οφείλεται.

- Πειρ. 296/89. Η απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου επέρχεται από τότε που η σύμβαση εκποίησής του σε αλλοδαπούς αγοραστές θα καταχωρηθεί στο ελληνικό νηολόγιο, οπότε και συντελείται η μετάθεση της κυριότητάς του σε αυτούς, μέχρι όμως που να γίνει η εγγραφή, το πλοίο εξακολουθεί να ανήκει στους Έλληνες πωλητές του και δεν μπορεί να διαγραφεί από τα ελληνικά νηολόγιο.

- Εφ.Πειρ.801/92. Η συμφωνία με την οποία μεταβιβάζεται η κυριότητα πλοίου (ή μερίδος αυτού) υποβάλλεται σε καταχώρηση στο νηολόγιο, χωρίς την οποία αυτή δεν επέρχεται.

- ΕφΘεσ 84/93. Για την ακύρωση της πράξεως νηολογήσεως του πλοίου απαιτείται δικαστική απόφαση ή σύμβαση των μερών, πολλώ μάλλον εάν το πλοίο βαρύνεται με υποθήκες και κατασχέσεις. Ο νηολόγος νομίμως αρνείται να προβεί στην ανωτέρω ακύρωση χωρίς την προσκόμιση των πιο πάνω δικαιολογητικών.

- ΣτΕ 324/93. Από τις συνδυασμένες διατάξεις των 1 του ν.27/75 και 18 του νδ 187/73 (Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου) προκύπτει ότι το πλοίο παύει να λογίζεται υπό ελληνική σημαία από την καταχώρηση στο νηολόγιο της μεταβιβαστικής συμβάσεως με βάση την οποία το πλοίο παύσει να ανήκει κατά ποσοστό που υπερβαίνει το 50% σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους.

- ΣτΕ 1637/94. Επί καταρτίσεως συμβάσεως περί μεταβιβάσεως Ελληνικού πλοίου σε αλλοδαπούς κατά ποσοστό άνω του 50% το πλοίο παύει να λογίζεται υπό ελληνική σημαία από της καταχωρήσεως της σχετικής μεταβιβαστικής συμβάσεως στο νηολόγιο.

- ΔΕΚ C-334/94. Επί προσφυγής που άσκησε η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατά της Γαλλικής Δημοκρατίας που διατηρεί σε ισχύ νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που εγγράφουν στο εθνικό νηολόγιο σκάφη που ανήκουν κατά ποσοστό πλέον του

ημίσεως σε φυσικά πρόσωπα που έχουν τη γαλλική ιθαγένεια ή σε νομικά πρόσωπα με έδρα την Γαλλία, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έκρινε ότι κάθε κράτος μέλος, κατά την άσκηση της αρμοδιότητάς του για τον καθορισμό των προϋποθέσεων που απαιτούνται για τη χορήγηση της "εθνικότητάς" του σε ένα σκάφος, πρέπει να συμμορφώνεται προς την απαγόρευση των διακρίσεων εις βάρος των υπηκόων των λοιπών κρατών μελών λόγω της ιθαγένειάς τους και ότι αντιβαίνει προς το άρθρο 52 της Συνθήκης μια προϋπόθεση κατά την οποία τα φυσικά πρόσωπα που είναι κύριοι ή ναυλωτές ενός σκάφους και στην περίπτωση εταιρίας οι μέτοχοι και οι διευθύνοντες σύμβουλοι πρέπει να έχουν ορισμένη ιθαγένεια.

- ΕφΘεσ 456/93. Η μεταβίβαση πλοίου δεν συντελείται χωρίς έγγραφο συμφωνία μεταβιβάσεως η οποία καταχωρείται στο νηολόγιο, άνευ της οποίας (καταχωρήσεως) δεν επέρχεται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου.

- ΠΠρΠειρ 892/94. Η μεταβίβαση πλοίου εν γνώσει του αποκτώντος ότι αυτό αποτελεί το μοναδικό ή σπουδαιότερο περιουσιακό στοιχείο του μεταβιβάζοντος καθιδρύει σε ολόκληρο ευθύνη του αποκτώντος έναντι των δανειστών του μεταβιβάζοντος μέχρι της αξίας του πλοίου. Σε εξόφληση δυνατόν να καταβληθούν άλλα περιουσιακά στοιχεία του νέου κυρίου.

- ΠΠρΠειρ 810/94. Επί από κοινού συμφωνίας (ήτοι υπό δύο αγοραστών) περί αγοράς πλοίου προς μεταπώληση, η παροχή εκ μέρους του ενός αγοραστή προς τον άλλο του ημίσεως του τιμήματος, και η μη επιστροφή αυτού σε περίπτωση ματαιώσεως της αγοραπωλησίας συνιστά ιδιοποίηση και θεμελιώνει αγωγή με βάση της διατάξεις περί αδικοπραξιών και επικουρικά περί αδικαιολογήτου πλουτισμού. Πλην όμως για το ορισμένο της αγωγής η αιτούμενη αποζημίωση πρέπει να εκφράζεται σε δραχμές έστω και αν η ζημιά υπολογίστηκε σε αλλοδαπό νόμισμα.

- ΑΠ 424/95. Σε περίπτωση μεταβιβάσεως πλοίου με κυπριακή σημαία (που εκπροσωπεί όμως ελληνικά συμφέροντα) σε αλλοδαπή εταιρία, η τελευταία ευθύνεται μέχρι της αξίας αυτού, εφόσον γνώριζε ότι το μεταβιβαζόμενο πλοίο αποτελούσε το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο της πωλήτριας πλοιοκτήτριας εταιρίας.

- ΕφΠειρ 1193/95. Επί μεταβιβάσεως πλοίου, όντος του μοναδικού περιουσιακού στοιχείο, ομορρύθμου de facto ναυτικής εταιρίας, εφαρμόζεται το αρ.476 ΑΚ, ήτοι ευθύνεται η νέα πλοιοκτήτρια εταιρία, μέχρι της αξίας του πλοίου, για τα χρέη της παλιάς παρά το γεγονός ότι εφαρμοστέο δίκαιο προβλέπετο στην

σύμβαση πωλήσεως το αγγλικό, εφόσον το εξ όλων των ειδικών συνθηκών δίκαιο που άρμοζε στην σύμβαση ήταν το Ελληνικό.

- Α.Π. 343/96. Σε περίπτωση καταδολιευτικής μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου ο δανειστής μπορεί να κατάσχει το πλοίο, προς ικανοποίηση της απαιτήσεως του, μόνον αφού αυτό επανέλθει στον καταδολιευτικώς απαλλοτριώσαντα οφειλέτη, μετά την τελεσίδικη απαγγελία της διαρρήξεως. Η εν λόγω κατάσχεση του δανειστού μπορεί να γίνει, είτε εκούσια, με σύμβαση αναμεταβίβασεως του πλοίου από τον τρίτο στον οφειλέτη (αρ.6 ν.3816/58) και καταχώρησή της στο νηολόγιο, είτε τελεσίδικα με σχετικό αίτημα του δανειστή στην αγωγή περί διαρρήξεως περί καταδίκης του τρίτου σε δήλωση βουλήσεως για την αναμεταβίβαση του πλοίου στον οφειλέτη, νομότυπη αποδοχή του τελευταίου και καταχώρηση της μεταβίβασεως στο νηολόγιο. Τυχόν προηγούμενη των ανωτέρω μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου σε άλλον, από τον καταδολιευτικός αποκτήσαντα, δίνει το δικαίωμα στον νέο αποκτήσαντα να ασκήσει την ανακοπή του 936 ΚΠολΔ.

- ΕφΠειρ 226/94. Επί συμβάσεως πωλήσεως-ναυπηγήσεως πλοίου στην οποία υφίσταται ρήτρα διαιτησίας η εγκυρότητα της ρήτρας ως προς τον τύπο θα κριθεί από το άρθρο 25 ΑΚ. Κατά το ελληνικό διεθνές δίκαιο, το δίκαιο το οποίο διέπει την διαιτησία είναι το δίκαιο στο οποίο τα μέρη υπέβαλαν αυτή. Κατά το εν λόγω δίκαιο κρίνεται το κύρος της διαιτητικής συμφωνίας, δηλαδή αν είναι ή όχι ανέκκλητη και πότε επέρχεται εγκύρως η κατάργηση αυτής.

- Α.Π. 181/92. Σε περίπτωση που το πλειστηριαζόμενο πλοίο δεν ευρίσκεται την ημέρα του πλειστηριασμού, στον λιμένα όπου κατασχέθηκε και στην περιφέρεια του οποίου γίνεται ο πλειστηριασμός, υπάρχει ακυρότητα του πλειστηριασμού αν η αντίστοιχη παράβαση επέφερε στον διάδικο που, νομιμοποιούμενος, την προβάλλει, βλάβη επανορθώσιμη μόνο με κήρυξη ακυρότητας και η οποία μπορεί να οφείλεται στην εξαιτίας της απουσίας του πλοίου από τον λιμένα κατασχέσεως μη προσέλευση ενδιαφερομένων να πλειοδοτήσουν και μη επίτευξη έτσι μεγαλύτερου πλειστηριάσματος.

- Εφ Πειρ. 87/91. Η αληθινή έννοια της μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου κατά τη διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 88 του Κ.Ν 792/78 είναι ότι σε αυτήν περιλαμβάνονται η εκούσια και η αναγκαστική εκποίηση του πλοίου καθώς και η μεταβίβαση της κυριότητός του με καθολική ή ειδική διαδοχή αιτία θανάτου.



- Α.Π. 951/91. Η μεταβίβαση ποσοστών συγκυριότητας επί του πλοίου προϋποθέτει καταχώριση της σχετικής συμφωνίας στο νηολόγιο.

- Μ.Π.Πειρ. 379/88. Επί των πλοίων εφαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν την κατάσχεση και τον πλειστηριασμό ακινήτων ενώ επί πλωτών ναυπηγημάτων εφαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν την κατάσχεση και τον πλειστηριασμό κινητών.

- ΠΠρΠειρ 1569/92. Σε περίπτωση μεταβίβασης με σύμβαση περιουσίας ή επιχειρήσεως, και ειδικότερα πλοίου, η ύπαρξη και η έκταση της ευθύνης του αποκτώντος έναντι του δανειστή για τα ανήκοντα στην επιχείρηση ή περιουσία χρέη, θα κριθεί με βάση το (ουσιαστικό) δίκαιο που διέπει την σύμβαση με την οποία αναλαμβάνεται η υποχρέωση προς μεταβίβαση, το οποίο εξευρίσκεται σύμφωνα με την ΑΚ 25, και όχι με την ΑΚ 479, που ως διάταξη ουσιαστικού δικαίου εφαρμόζεται μόνο όταν κριθεί κατά τις δια- κρίσεις της ΑΚ 25 ως το διέπον την συγκεκριμένη έννομη σχέση. Υπαγωγή της συμβάσεως μεταβίβασης του πλοίου στο αγγλικό δίκαιο, το οποίο δεν περιέχει διάταξη αντίστοιχη με αυτήν του άρθρου ΑΚ 479, δεν είναι ισχυρή εάν γίνεται προς καταστράτηγηση του άλλως εφαρμοστέου ελληνικού δικαίου, όπως συμβαίνει όταν η σύμβαση πωλήσεως εμφανίζει κατά πολύ ισχυρότερο σύνδεσμο με το ελληνικό απ' ό,τι με το αγγλικό δίκαιο, με το οποίο συνδέεται επουσιωδώς από την αμοισητούμενη σύναψη της ενοχικής συμβάσεως πωλήσεως (Memorandum of Agreement) στο Λονδίνο στην αγγλική γλώσσα, καθ' ην στιγμή οι πραγματικές (όχι οι καταστατικές) έδρες των συμβαλλομένων εταιριών βρίσκονται στην Ελλάδα όπου συνεδριάζουν τα διοικητικά τους συμβούλια τα οποία αποτελούνται από Έλληνες και, τέλος, στην Ελλάδα καταρτίστηκε το Bill of sale, όπου και παραδόθηκε και νηολογήθηκε το πλοίο. Το άρθρο 479 ΑΚ εφαρμόζεται συμπληρωματικά και στο πεδίο του ναυτικού δικαίου.

- Εφ.Πειρ.694/93. Μεταβίβαση του πλοίου λόγω πωλήσεως εις την τρίτη εναγομένη αλλοδαπή εταιρία, τελούσαν εν γνώσει ότι αυτό αποτελεί το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο εκείνης, στοιχειοθετεί ευθύνη στην αγοράστρια, ως πλοιοκτήτρια και εφοπλίστρια, εις ολόκληρο για τις αξιώσεις του ενάγοντα που πηγάζουν κατά το χρόνο υπηρεσίας του εις το πλοίο, κατά τον οποίο πλοιοκτήτρια ήταν η πωλήτρια εναγομένη (άρθρ. 479 ΑΚ).

- Α.Π.952/94. Από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 4 παρ.1 εδαφ. α' και 2,19 παρ. 1 ν. 27/1975, ως το δεύτερο αντικαταστάθηκε με το άρθρο 27 ν. 814/1978, μόνον επί εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου



προβλέπεται ευθύνη του διαδόχου του πλοιοκτήτη για οφειλόμενους από τον δικαιοπάροχο του φόρους και εισφορές για το πλοίο, η δε διάταξη του άνω άρθρου 19 παρ.1 δεν επεκτείνει την εκ του νόμου αναδοχή της υποχρέωσης καταβολής φόρων και εισφορών εις άλλα πρόσωπα, πέραν εκείνων τα οποία προβλέπει το άνω άρθρο 4 παρ.2.

- Εφ. Θεσ/νίκης 456/93. Η μεταβίβαση πλοίου δεν συντελείται χωρίς την εγγραφή του συμφωνητικού μεταβιβάσεως εις το νηολόγιον.

- Π.Π.Πειρ. 810/94. Επί από κοινού συμφωνίας περί αγοράς πλοίου προς μεταπώληση, η παροχή εκ μέρους του ενός αγοραστή προς τον άλλο του ημίσεος του τιμήματος, και η μη επιστροφή αυτού σε περίπτωση ματαιώσεως της αγοραπωλησίας συνιστά ιδιοποίηση και θεμελιώνει αγωγή με βάση της διατάξεις περί αδικοπραξιών και επικουρικά περί αδικαιολογήτου πλουτισμού. Πλην όμως για το ορισμένο της αγωγής η αιτούμενη αποζημίωση πρέπει να εκφράζεται σε δραχμές έστω και αν η ζημιά υπολογίστηκε σε αλλοδαπό νόμισμα.

- ΣτΕ 2390/96. Εις περίπτωσιν αναγκαστικού πλειστηριασμού πλοίου η κυριότης επ' αυτού μεταβιβάζεται εις τον υπερθεματιστήν από και δια της εγγραφής εις το νηολόγιον της περιλήψεως της εκθέσεως κατακυρώσεως. Συνεπώς, από και δια της εγγραφής της περιλήψεως της εκθέσεως κατακυρώσεως εις το νηολόγιον θεμελιούται και η υποχρεώσεις του δυνάμει αναγκαστικού πλειστηριασμού κτωμένου το πλοίου προς καταβολήν των προ της τοιαύτης μεταβιβάσεως οφειλομένων εκ του ναυτολογίου του πλοίου ασφαλιστικών εισφορών.

- ΜΠρΘεσ 27503/96. Επί αμφισβητήσεως της κυριότητας πλοίου είναι παραδεκτή η αίτηση (κατά την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων) για να δοθεί άδεια στον μεσεγγυούχο του πλοίου να διενεργήσει κατεπείγουσες πράξεις ως προς την συντήρηση- επισκευή αυτού και την διαχείριση των οικονομικών του. Κατά συνέπεια παραδεκτά στην προκειμένη περίπτωση ζητείται να δοθεί άδεια στον μεσεγγυούχο να ανανεώσει τα πιστοποιητικά ασφαλείας, αξιοπλοΐας και κλάσεως του πλοίου καθώς επίσης και να διενεργήσει τις αναγκαίες εργασίες για την έκδοση των πιστοποιητικών.

- ΕιρΘεσ 512/96. Επί δικαστικής μεσεγγυήσεως πλοίου υπόχρεος για την καταβολή της αμοιβής και των δαπανών φυλάξεως αυτού προς τον μεσεγγυούχο τυγχάνουν αυτοί που αξιώνουν δικαίωμα, επί του πλοίου, ευθυνόμενοι έναντι του μεσεγγυούχου κατ' ίσα μέρη, εφόσον δεν προκύπτει κάτι άλλο από την σχέση μεσεγγυήσεως.

- Εφα 2620/93 και Εφ. Πειρ. 957/93 και Εφ. Πειρ. 54/96 και Α.Π. 1103/96. Επειδή από τις διατάξεις των άρθρων 105 και 106 ΚΙΝΔ προκύπτει, ότι ο Κώδικας διακρίνει τρία πρόσωπα, των οποίων το ενδιαφέρον αναφέρεται στο πλοίο και ειδικότερα στο πλοίο, που ενεργεί ναυτιλιακές "επί κέρδει" εργασίες: 1) τον κύριο του πλοίου, που απλώς έχει την κυριότητα, χωρίς συγχρόνως και να εκμεταλλεύεται το πλοίο, 2) τον πλοιοκτήτη, στο πρόσωπο του οποίου συμπίπτουν κυριότητα και εκμετάλλευση του πλοίου και 3) τον εφοπλιστή, δηλ. εκείνον, που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίου, που ανήκει σε άλλον. Ειδικότερα χαρακτηρίζεται εφοπλιστής εκείνος, που: α) χρησιμοποιεί το πλοίο, του οποίου η κυριότητα ανήκει σε άλλον, άσχετα από τη σχέση (εμπράγματη, ενοχική, απλή πραγματική κατάσταση), στην οποία στηρίζεται η χρησιμοποίηση του πλοίου, β) χρησιμοποιεί το (ξένης ιδιοκτησίας) πλοίο με αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευσή του, δηλαδή την ενέργεια ναυτιλιακών κερδοσκοπικών εργασιών και γενικά την άσκηση ναυτιλιακής επιχείρησης, γ) την εκμετάλλευση του πλοίου ασκεί για δικό του λογαριασμό. Έτσι διαφέρει από τον ναυτικό πράκτορα του πλοίου. Ο τελευταίος προσλαμβάνεται από τον εφοπλιστή (ή τον πλοιοκτήτη) και απέναντι στους τρίτους ενεργεί ως εκπρόσωπος του τελευταίου και για λογαριασμό τούτου την πρακτόρευση και γενικά τη διαχείριση του πλοίου, στην οποία περιλαμβάνεται και, εξεύρεση των προσώπων για τη ναυτιλιακή διεύθυνση του πλοίου, βάσει της οποίας έχει την εξουσία να διορίζει, κατά κανόνα, τον πλοίαρχο, για τις δικαιοπραξίες του οποίου και ευθύνεται. Βέβαια σύμφωνα με το άρθρο 105 ΚΙΝΔ ο εφοπλιστής οφείλει από κοινού με τον κύριο του πλοίου να δηλώσει εγγράφως στη λιμενική αρχή του τόπου της νηολογήσεως του πλοίου, ότι εκ- μεταλλεύεται τούτο για τον εαυτό του. Η παράλειψη όμως της δηλώσεως αυτής έχει ως συνέπεια την καθιέρωση μαχητού τεκμηρίου, σύμφωνα με το οποίο ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται, ότι εκμεταλλεύεται το πλοίο για λογαριασμό του. Ως μαχητό δε τεκμήριο μπορεί να αποτραπεί από όποιον έχει έννομο συμφέρον, όπως είναι και όσοι έχουν απαιτήσεις, που γεννήθηκαν από την εκμετάλλευση του πλοίου, με κάθε νόμιμο αποδεικτικό μέσο. Αν η απόδειξη αυτή ευδοκιμήσει ο απλός κύριος του πλοίου ευθύνεται για τις υποχρεώσεις, που απορρέουν από τον εφοπλισμό μόνο με το πλοίο ("δια του πλοίου") ενώ ο εφοπλιστής ευθύνεται απεριόριστα με όλη την περιουσία του και μάλιστα εις ολόκληρον με εκείνον.

- Α.Π. 991/91. Η πλοιοκτησία υποδηλοί κυριότητα και εφοπλισμό, έτσι ώστε όταν τα τελευταία αυτά στοιχεία χωρίζονται να έχουμε αφ' ενός κυριότητα του

πλοίου και αφ' ετέρου εφοπλισμό, όχι δε συγχρόνως πλοιοκτησία και εφοπλισμό. Ο πλοιοκτήτης με την ανωτέρω έννοια ενέχεται από τις δικαιοπραξίες που επιχειρήσει ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι συμβάσεις ναυτολογήσεως των μελών του πληρώματος. Την ίδια ακριβώς ευθύνη έχει και ο εφοπλιστής, αλλά όχι παράλληλα με τον πλοιοκτήτη, αφού δεν είναι κατά τον νόμο δυνατή η σύγχρονη επί του πλοίου ύπαρξη πλοιοκτήτη-εφοπλιστή και, συνεπώς, δεν μπορεί να γίνει λόγος για τέτοια (παράλληλη) ευθύνη των. Για τις από τον εφοπλισμό απορρέουσες απαιτήσεις τρίτων δεν γεννάται προσωπική ευθύνη του κινδύνου του πλοίου, υπέγγυο είναι μόνο το πλοίο. Δηλαδή ότι κατά του εφοπλιστού δικαστικές ενέργειες μπορούν να στραφούν και κατά του πλοίου ως να περιλαμβάνετο και αυτό εις τα περιουσιακά του στοιχεία. Παρέπεται, συνεπώς, ότι ο κύριος του πλοίου δεν διατρέχει κανέναν κίνδυνο εάν το πλοίο φύγει από τα χέρια του πριν ασκηθεί δίωξη κατ' αυτού, γιατί έκτοτε το πλοίο παύει να είναι υπέγγυο.

- ΕφΠειρ 801/91. Η συμφωνία με την οποία μεταβιβάζεται η κυριότητα πλοίου (ή μερίδος αυτού) υποβάλλεται σε καταχώριση στο νηολόγιο, χωρίς την οποία αυτή δεν επέρχεται. Αν ο εναγόμενος συμπλοιοκτήτης δεν επικαλείται και δεν αποδεικνύει τέτοια καταχώριση στο νηολόγιο της επικαλουμένης μεταβιβάσεως της μερίδος του επί του πλοίου, υπέχει ευθύνη ως συμπλοιοκτήτης από την σύμβαση ναυλώσεως, έστω και αν δεν συμμετέσχε προσωπικώς ο ίδιος στη σύναψή της, εφόσον η σύμβαση αυτή συνήφθη νομίμως από την πλειοψηφία των μερίδων των υπολοίπων συμπλοιοκτητών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 7.1. Μεταβίβαση Πλοίου

#### A) Με Επαχθή Αιτία

Ο φόρος μεταβίβασης πλοίων, όπως ισχύει σήμερα, επιβλήθηκε με το Α.Ν. 1521/1950, ο οποίος κυρώθηκε με το Ν. 1587/1950. Από το 1950 μέχρι και σήμερα έχουν μεσολαβήσει διάφορες τροποποιήσεις του αρχικού νομοθετήματος με πιο πρόσφατη αυτή του Ν. 3220/2004.

Παράλληλα, ωστόσο, με το ανωτέρω φορολογικό νομοθέτημα, υπάρχουν διάσπαρτες διατάξεις σε φορολογικούς νόμους που ρυθμίζουν ζητήματα φορολογίας μεταβίβασης πλοίου.

Λόγω αυτής της πληθώρας των σχετικών νομοθετημάτων έγινε το 2004 απόπειρα διοικητικής κωδικοποίησή τους σε ένα ενιαίο κείμενο<sup>46</sup>.

#### Προϋποθέσεις εφαρμογής

Κατά τις διατάξεις των άρθρων 1 έως και 5 του Ν. 1587/1950 επιβάλλεται φόρος στην εξ' επαχθούς αιτίας μεταβίβαση της κυριότητας ακινήτου ή πλοίου υπό ελληνική σημαία. Ως πλοία λογίζονται αυτά τα οποία χαρακτηρίζονται ως τέτοια από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Η επιβολή του φόρου μεταβίβασης επιβάλλεται πάνω στην αγοραία αξία του πλοίου το οποίο και μεταβιβάζεται.

Με βάση τα ανωτέρω ο νόμος θέτει ορισμένες προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να υφίστανται προκειμένου η μεταβίβαση να υπάγεται στις διατάξεις του:

- Η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου πρέπει να γίνεται με επαχθή αιτία, δηλαδή να συνοδεύεται από την καταβολή ανταλλάγματος. Με άλλα λόγια να λαμβάνει χώρα λόγω πώλησης.
- Το μεταβιβαζόμενο να διαθέτει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά ώστε να θεωρείται πλοίο με βάση τις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.
- Το μεταβιβαζόμενο πλοίο πρέπει να φέρει την ελληνική σημαία.

<sup>46</sup> ΠΟΛ 1053/11-6-2004, Υπουργείο Οικονομικών

- Ο πωλητής του πλοίου να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δεν προβαίνει στη συγκεκριμένη συναλλαγή δυνάμει ενδεχόμενης εμπορικής ιδιότητάς του.

#### Υπολογισμός Φόρου Μεταβίβασης

Το Νομοθετικό Διάταγμα 3415/1957 μέσω των παραγράφων 1 & 2 του άρθρου 4 αντικατέστησε τις σχετικές με τον υπολογισμό του φόρου μεταβίβασης πλοίων διατάξεις του Νόμου 1587/1950.

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στην περίπτωση πώλησης ολόκληρου πλοίου ή ιδανικού μεριδίου πλοίου, ο φόρος ορίζεται σε ένα δολάριο ΗΠΑ κατά κόρο καθαρής χωρητικότητας. Ταυτόχρονα αν η μεταβίβαση λάβει χώρα στην Ελλάδα καταβάλλεται το με βάση την επίσημη ισοτιμία αντίστοιχο υπολογιζόμενο ποσό.

#### Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

Σε ότι αφορά στο Φόρο Προστιθέμενης Αξίας η μεταβίβαση πλοίου, ορίζεται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ως παράδοση αγαθών και ως εκ τούτου υπόκειται σε Φόρο Προστιθέμενης Αξίας αν ο μεταβιβάζων είναι υπόχρεος ΦΠΑ.

#### Φόρος Συγκέντρωσης Κεφαλαίου

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ως μεταβίβαση πλοίου με επαχθή αιτία εκλαμβάνεται και η αλλαγή της κυριότητας του πλοίου για την κάλυψη εισφοράς εταιρικής μερίδας. Η περίπτωση αυτή συντρέχει όταν συντρέχει μεταβίβαση ποσοστού κυριότητας σε πλοίο για την κάλυψη της συμμετοχής του μεταβιβάζοντος είτε σε σύσταση νέας εταιρείας είτε προκειμένου να αυξηθεί το κεφάλαιο της υπάρχουσας εταιρείας. Σε τέτοιες περιπτώσεις επιβάλλεται φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου καθώς οι συναλλαγές αυτού του τύπου εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 18 του Νομού 1676/1986 σχετικά με την επιβολή φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου.

#### Φόρος Χαρτοσήμου

Άλλο ένα είδος φορολογίας το οποίο επιβάλλεται σε περιπτώσεις μεταβίβασης κυριότητας πλοίου είναι η φορολογία χαρτοσήμου. Στις περιπτώσεις των εξ' επαχθούς αιτίας μεταβιβάσεων πλοίων, σύμφωνα με το Άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, οι οποίες υπόκεινται σε κάποια από τις παραπάνω τρεις

φορολογίες (μεταβίβασης, ΦΠΑ ή συγκέντρωσης κεφαλαίου) δεν επιβάλλεται φόρος χαρτοσήμου.

### Απαλλαγές

Βάση του άρθρου 27 του Νόμου 2859/2008 περί «*Ειδικών Απαλλαγών*» προβλέπεται ότι δικαιούται απαλλαγής φόρου η εισαγωγή πλοίων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στην εμπορική ναυσιπλοΐα, την αλιεία ή για διάλυση ή για χρήση των ενόπλων δυνάμεων και του Δημόσιου γενικά.

Απαλλάσσεται παράλληλα φόρου η παράδοση και εισαγωγή ναυαγοσωστικών και πλωτών μέσων επιθαλάσσιας αρωγής, καθώς και αντικειμένων και υλικών, εφόσον προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν στα πλοία, ναυαγοσωστικά και πλωτά μέσα της προαναφερθείσας περίπτωσης.

Εξαιρούνται όμως όσα σκάφη λογίζονται ως ιδιωτικής χρήσης, και ο προορισμός τους σχετίζεται με δραστηριότητες αναψυχής ή αθλητισμού.

Προκειμένου να εφαρμοστούν οι προαναφερθείσες αναφερόμενες διατάξεις και να χορηγηθεί στη συνέχεια απαλλαγή, έχουν εκδοθεί από το Υπουργείο Οικονομικών μια αλληλουχία οδηγιών και διευκρινήσεων σε ότι σχετίζεται με τα είδη των πλοίων που εμπίπτουν στις απαλλακτικές διατάξεις. Αρχικά λοιπόν μέσω της Εγκύκλιου 10/1987 το Υπουργείο Οικονομικών φρόντισε να συμπεριλάβει στο ζήτημα της έννοιας των πλωτών μέσων πέραν όσων προορίζονται για την μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων ενδεικτικά και τις κατηγορίες πλοίων όπως τα επονομαζόμενα πλοία αντλίες, πλοία φάρους, ρυμουλκά, βυθοκόροι κάθε τύπου, πλωτοί γερανοί, πλωτές δεξαμενές, ναυαγοσωστικά πλοία κ.τ.λ. (Ρουσάκη, 2007).

Με την Υπουργική Εγκύκλιο 1156/1997, κατόπιν της τροποποίησης της παραγράφου 1 του οικείου άρθρου περί ειδικών απαλλαγών του ΦΠΑ με τον Νόμο 2386/1996, το Υπουργείο Οικονομικών διευκρίνισε ότι από τις 7-3-1996 είναι απαλλαγμένη Φόρου Προστιθεμένης Άξιας η παράδοση στο εσωτερικό της χώρας αλλά και η εισαγωγή πλοίων τα οποία προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στην εμπορική ναυσιπλοΐα ανοικτής θαλάσσης και τα οποία προβαίνουν στην εκτέλεση μεταφορών προσώπων ή αγαθών με κόμιστρο ή άλλης υφής εμπορική, βιομηχανική ή αλιευτική εκμετάλλευση ή για το Δημόσιο γενικά, όπως συνιστούν για παράδειγμα τα σκάφη του Λιμενικού Σώματος, τα πολεμικά πλοία, τα σκάφη της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων κ.λπ.

Παράλληλα χαίρει απαλλαγής, βάσει των διατάξεων αυτών, η παράδοση και εισαγωγή πλωτών μέσων τα οποία προορίζονται για προσφορά επιθαλάσσιας αρωγής πλοίων ανοικτής θαλάσσης, όπως είναι τα ρυμουλκά, τα ναυαγοσωστικά, τα πυροσβεστικά σκάφη .

Ως εκ τούτου, δεν χαίρει πλέον απαλλαγής, από 7.3.1996, κάθε πλωτό μέσο το οποίο καταχωρείται στα νηολόγια ή λεμβολόγια, κατά περίπτωση, όπως για παράδειγμα συνιστούν οι πλωτοί γερανοί εκβάθυνσης των λιμανιών, οι πλωτές εξέδρες εκτός όσων υπάγονται στα όσα ορίζει το άρθρο 21 του Νόμου 1642/1986, (δηλαδή φορτηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα), αλλά μόνο εκείνα τα οποία είναι προορισμένα για προσφορά εργασιών επιθαλάσσιας αρωγής σε πλοία ανοικτής θαλάσσης.

Πρέπει, ωστόσο, να αναφερθεί ότι μέσω των διατάξεων του ΦΠΑ δεν προσδιορίζεται ξεκάθαρα ο ορισμός του πλοίου ανοικτής θάλασσας με αποτέλεσμα να προκύπτει συχνά ζήτημα ερμηνείας. Πρακτικά εκλαμβάνονται ως πλοία ανοικτής θάλασσας και συνεπώς τυγχάνουν της απαλλαγής τα πλοία τα οποία κινούνται εκτός της περιοχής του λιμανιού, γεγονός το οποίο επιβάλλεται να αποδειχθεί με την προσκόμιση του κατάλληλου εγγράφου.

Κατά τα προαναφερθέντα λοιπόν χαίρουν απαλλαγής όσα πλοία έχουν χρηστική αξία για την εμπορική ναυσιπλοΐα, όπως τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία και τα πλοία του Δημοσίου ευρύτερα, καθώς και τα τουριστικά επαγγελματικά σκάφη και τα πλωτά μέσα. Σε ότι αφορά την φορολογική απαλλαγή ειδικών πλοίων ως τέτοια νοούνται ρυμουλκά, βυθοκόροι, πλωτές δεξαμενές, εξέδρες, πλωτοί γερανοί με καίριας σημασίας κριτήριο να είναι το αν χρησιμοποιούνται σε εμπορική ή βιομηχανική δραστηριότητα στην ανοιχτή θάλασσα.

#### Ναυπηγούμενο Πλοίο

Καταρχήν το ναυπηγούμενο πλοίο δεν πληρεί τις προϋποθέσεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου για να λάβει τον χαρακτηρισμό του πλοίου. Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε, σε φόρο μεταβίβασης υπόκεινται τα πλοία τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία. Συνεπώς κατ' αρχήν η μεταβίβαση ναυπηγούμενου πλοίου δεν υπόκειται σε φόρο μεταβίβασης αφού δεν θεωρείται πλοίο και τα νόμο και δεν έχει νηολογηθεί.

Παρά ταύτα, το Υπουργείο Οικονομικών έχει δεχθεί ότι είναι δυνατή η επιβολή φόρου μεταβίβασης στην εξ' επαχθούς αιτίας μεταβίβαση ναυπηγούμενου



πλοίου. Συγκεκριμένη έχει κριθεί από τη Διοίκηση ότι πρέπει να υπαχθεί σε φόρο μεταβίβασης ναυπηγούμενο πλοίο που έχει νηολογηθεί έστω και αν δεν είναι ολοκληρωμένο, από κατασκευαστική άποψη, χωρίς να τίθενται υπό εξέταση τα λοιπά στοιχεία, όπως για παράδειγμα η ικανότητα του πλοίου να πλέει αυτοδύναμα στην θάλασσα, αρκεί το πλοίο, όταν περατωθεί η κατασκευή του, να είναι προορισμένο για την διενέργεια αυτοδύναμων πλοίων.

Μια επιπλέον προϋπόθεση για επιβολή φόρου μεταβίβασης σε πώληση ναυπηγούμενου πλοίου εντοπίζεται σε σχέση με την ιδιότητα του μεταβιβάζοντος. Ειδικότερα θα πρέπει το άτομο το οποίο προβαίνει στην μεταβίβαση του πλοίου να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που δεν προβαίνει σε πώληση του πλοίου στο πλαίσιο επιτέλεσης εμπορικών συναλλαγών, δηλαδή να μην θεωρείται με βάση το κριτήριο της εμπορικής του δραστηριότητας ως άτομο υποκείμενο στις διατάξεις του Φόρου Προστιθεμένης Αξίας.

Παράλληλα επισημαίνεται ότι στη μεταβίβαση ναυπηγούμενου πλοίου για την επιβολή φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου και χαρτοσήμου ισχύει αντιστοίχως ότι εφαρμόζεται και σε ζητήματα μεταβίβασης ολοκληρωμένων πλοίων.

## B) Με Χαριστική Αιτία

Σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας πλοίου από χαριστική αιτία επιβάλλεται φόρος κατά τις διατάξεις του Νόμου 2961/2001 περί «Κύρωσης του Κώδικα Διατάξεων Φορολογίας Κληρονομιών, Δωρεών, Γονικών Παροχών Προικιών και Κερδών προερχομένων από Λαχεία».

Μεταβίβαση του πλοίου λόγω χαριστικής αιτίας θεωρείται:

- Η μεταβίβαση αιτία θανάτου
- Η μεταβίβαση δυνάμει δωρεάς εν ζωή και
- Η μεταβίβαση λόγω γονικής παροχής

Σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας πλοίου λόγω επέλευσης θανάτου το άρθρο 2 του Νόμου 2961/2001 ρητά αναφέρει ότι η φορολογητέα περιουσία περιλαμβάνει και τα πλοία τα οποία φέρουν την Ελληνική σημαία. Παράλληλα επισημαίνεται ότι ο φόρος κληρονομιάς επιβαρύνει το πρόσωπο που κληρονομεί. Ο φόρος επιβάλλεται ανάλογα με το ποσό της αγοραίας αξίας του πλοίου. Το άρθρο 25 του Νόμου 2961/2001 ο οποίος προβλέπει λίστα απαλλαγών από τον φόρο



κληρονομιάς ορίζει ότι είναι απαλλαγμένη φόρου η κτήση πλοίων, μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών πλοιοκτητριών πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων.

Κατά το άρθρο 34 του Νόμου 2961/2001 προβλέπεται επιβολή φόρου δωρεάς ή γονικής παροχής κατά τις επιταγές των διατάξεων του Αστικού Κώδικα. Ως εκ τούτου, επιβάλλεται φόρος δωρεάς εν ζωή με βάση το άρθρο 496 του Αστικού Κώδικα σε όλες τις περιπτώσεις δωρεάς πλοίου και φόρος γονικής παροχής με βάση το άρθρο 1509 του Αστικού Κώδικα σε όλες τις περιπτώσεις γονικής παροχής πλοίου. Ο επιβληθείς φόρος υπολογίζεται με βάση την αγοραία αξία του πλοίου.

Στο σύνολο των περιπτώσεων μεταβίβασης πλοίων εξαιτίας δωρεάς ή γονικής παροχής κατά τα όσα ορίζει ο Νόμος 2961/2001 αποκλείεται η είσπραξη τελών χαρτοσήμου κατά το άρθρο 20 του Κώδικα Τελών Χαρτοσήμου.

## **7.2. Εκμετάλλευση Πλοίου**

Στο σημείο αυτό αξίζει, ενδεχομένως, να γίνει μια αναφορά στο ισχύον φορολογικό σύστημα εκμετάλλευσης πλοίων που θεσμοθετήθηκε με το Ν. 27/1975.

Ένα μέρος των νομοθετικών διατάξεων του Ν. 27/1975 κρίθηκαν δυνάμει του Συντάγματος του 1975 ως μη επιδεχόμενες κατάργηση ή οποιαδήποτε τροποποίηση, ενώ ταυτόχρονα δεν δύνανται να μεταβληθούν οι σχετικές διατάξεις του Συντάγματος, γεγονός που προσδίδει στις εν λόγω διατάξεις αυξημένη τυπική ισχύ. Οι μόνες διατάξεις που μπορούν να τροποποιηθούν είναι όσες αφορούν στους κόρους ολικής χωρητικότητας. Επισημαίνεται ότι με την αυξημένης τυπική ισχύ του Νόμου 27/1975 εκφράζεται η επιδίωξη της Πολιτείας να προβεί σε ρύθμιση κατά σταθερό τρόπο των φορολογικών θεμάτων που σχετίζονται με την εκμετάλλευση πλοίων.

Ο Νόμος αυτός, ο οποίος αποτελεί ακόμα και σήμερα θεμέλιο λίθο της ελληνικής ναυτιλιακής πραγματικότητας, υπήρξε η εκδήλωση μιας κρατικής πρόθεσης να κατοχυρωθεί ένα σταθερό περιβάλλον σε ότι αφορά την φορολόγηση των πλοίων. Η ναυτιλία συνιστά έναν από τους πλέον σημαντικούς τομείς της οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα και επιβάλλεται η ύπαρξη και η διαμόρφωση ενός φορολογικού περιβάλλοντος το οποίο δεν θα βριθεί εκπλήξεων προκειμένου να είναι εφικτή η ύπαρξη επενδύσεων. Επιπλέον μέσα από τον

προαναφερθέντα νόμο επιδιώκεται η προσέλκυση πλοίων τα οποία και θα είναι υπό το κράτος της Ελληνικής σημαίας.

Δέον, επίσης, να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι με το άρθρο 24 του Ν. 4110/2013 επήλθαν αλλαγές στον υπό εξέταση Ν. 27/1975 και νομοθετήθηκε η επιβολή φόρου χωρητικότητας επί όλων ανεξαιρέτως των πλοίων που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα, έστω και αν αυτά φέρουν ξένη σημαία.

Η ναυτιλιακή κοινότητα που δραστηριοποιείται στην διεθνή ποντοπόρο ναυτιλία, καλείται πλέον ετησίως να καταβάλλει 2 φόρους που θεσμοθετήθηκαν το 2013 με τους νόμους 4110 (ΦΕΚ Α' 17/23-01-2013) και 4223 (ΦΕΚ Α' 287/31-12-2013) πλέον του φόρου που επιβάλλεται από το 1975 σε όλα τα πλοία με ελληνική σημαία, άνω των 500 κόντων με βάση το άρθρο 14 του Ν.27/1975.

Επίσης εντός του Μαρτίου κάθε έτους, οι καθαρά ναυλομεσιτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, θα πρέπει να καταβάλλουν την εισφορά επί του εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος κατά το προηγούμενο έτος, που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 43 του Ν.4111/2013 (ΦΕΚΑ'18) όπως ισχύουν μετά την τροποποίησή τους με το άρθρο 45 του Ν.4141/2013

Ειδικότερα:

Φόρος πλοίων με ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκαταστημένες στην Ελλάδα δυνάμει του άρθρου 25 του Ν.27/1975:

Με το άρθρο 26 του Ν.27/1975, όπως ίσχυε για πολλές δεκαετίες, απαλλάσσονταν από κάθε τέλος, φόρο ή εισφορά οι αλλοδαπές εταιρείες πλοιοκτήτριες πλοίου υπό ξένη σημαία, όταν το πλοίο τελούσε υπό την εκμετάλλευση ή την διαχείριση εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975 στα πλαίσια προσέλκυσης αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών να εγκαταστήσουν γραφεία στην Ελλάδα ή να αναθέσουν ως κέντρο διαχείρισης των παγκόσμιων δραστηριοτήτων τους ή να αναθέσουν την διαχείριση των πλοίων τους σε ελληνικές επιχειρήσεις.

Με το άρθρο 24 του Ν. 4110/2013, τροποποιήθηκε το άρθρο 26 του Ν.27/1975 και επιβλήθηκε φόρος και στα πλοία με ξένη σημαία κατ' αναλογία αυτών με Ελληνική.

Ο φόρος αυτός (tonnage tax), επιβλήθηκε για πρώτη φορά το 2013. Ο φόρος βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, καθίστανται όμως οι εγκατεστημένες δυνάμει στην Ελλάδα

διαχειρίστριες εταιρείες αλληλέγγυα και εις ολόκληρο υπόχρεες με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή του φόρου.

Ο φόρος καθορίζεται σε δολάρια Η.Π.Α. κατά κόρο ολικής χωρητικότητας των πλοίων και ανάλογα με την ηλικία αυτών. Προβλέπονται οι ίδιες μειώσεις φόρου που επιτρέπονται και σε πλοία με ελληνική σημαία, δηλαδή

α) αναλογική μείωση του φόρου που αναφέρεται σε δωδεκάμηνη περίοδο, σε περίπτωση αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών κ.λπ. για χρονική περίοδο που υπερβαίνει τους δύο συναπτούς μήνες κατά το προηγούμενο έτος και

β) κατά 50%, αν πρόκειται για πλοία δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές, με την προσκόμιση των κατάλληλων δικαιολογητικών. Από το ποσό του φόρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

Η Δήλωση Φορολογίας Πλοίων με ξένη σημαία πρέπει να υποβληθεί στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων μέχρι το τέλος του Φεβρουαρίου κάθε έτους και μαζί με την δήλωση καταβάλλεται το ένα τέταρτο (1/4) του οφειλόμενου φόρου, τα άλλα τρία τέταρτα (3/4) του φόρου καταβάλλονται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις μέσα στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του έτους που υποβάλλεται η δήλωση.

Μαζί με τη δήλωση που επιδίδεται για πρώτη φορά με το καθεστώς του άρθρου 26 του ν.27/1975 έτσι όπως ισχύει με τον Ν.4110/2013 (άρθρο 24), πρέπει απαραίτητα να υποβάλλονται:

α) Βεβαίωση του οικείου ναυπηγείου για το χρόνο παράδοσης αυτού, έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση. Σε περίπτωση αντικειμενικής αδυναμίας προσκόμισης της παραπάνω βεβαίωσης, η ηλικία του πλοίου θα προκύπτει από το έγγραφο εθνικότητας του οικείου νηολογίου

β) έγγραφο εθνικότητας για το όνομα, τη σημαία, τον λιμένα και τον αριθμό νηολόγησης, το διεθνές διακριτικό σήμα (Δ.Δ.Σ.), τον αριθμό IMO, την ολική χωρητικότητα και την ηλικία των πλοίων με ξένη σημαία που διαχειρίζονται

γ) βεβαίωση του πλοιοκτήτη ή της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την ανάθεση της διαχείρισης

δ) υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου της διαχειρίστριας ότι αποδέχεται την ανάθεση της διαχείρισης

ε) πιστοποιητικό της αρμόδιας ελληνικής ή προξενικής Αρχής ή σε περίπτωση έλλειψης αυτών, πιστοποιητικό από αλλοδαπή αρμόδια Αρχή (μεταφρασμένο δεόντως) του τόπου όπου ναυλοχεί το πλοίο, για την αργία αυτού, όπου συντρέχει περίπτωση. Επιπλέον, σε περίπτωση έλλειψης όλων των παραπάνω Αρχών, αρκεί η προσκόμιση αντιγράφου του ημερολογίου του πλοίου, θεωρημένο δεόντως και

στ) βεβαίωση της μελέτης υπολογισμού του πλοίου σε κ.ο.χ., η οποία εκδίδεται από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ν.Α.

Επιπρόσθετα, κάθε Ιανουάριο όλες οι ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία υπό ξένη σημαία και είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του Ν.27/1975, πρέπει να υποβάλουν συγκεντρωτική δήλωση στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων, με κοινοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, αναφέροντας το όνομα, η σημαία, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.), ο αριθμός IMO, η ολική χωρητικότητα και η ηλικία των πλοίων υπό ξένη σημαία που διαχειρίζονται κατά την 1η Ιανουαρίου του εκάστοτε έτους, στην οποία θα επισυνάπτονται τα αντίστοιχα έγγραφα εθνικότητας των πλοίων.

## 2. Φόρος πλοίων νηολογημένων με Ελληνική σημαία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του Ν. 27/1975:

Υποβολή της ετήσιας δήλωσης φόρου κατ' αναλογία των όσων αναφέρονται ανωτέρω.

## 3. Οικονομική παροχή της Ναυτιλιακής Κοινότητας για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης της χώρας:

Με βάση το άρθρο 14 του Ν.4223/2013, (γνωστός και ως νόμος για την επιβολή του Ενιαίου Φόρου Ιδιοκτησίας Ακινήτων), καθορίστηκε για τα έτη, 2014, 2015 και 2016, ετήσια παροχή από τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, καθώς και από τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν. 27/1975.

Ο φόρος υπολογίζεται στο διπλάσιο του φόρου που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη κάθε φορά φορολογική περίοδο, σύμφωνα με το άρθρο 26 του Ν. 27/1975, χωρίς να αφαιρούνται οι υπό του νόμου τυχόν προβλεπόμενες μειώσεις ή

εκπτώσεις λόγω αργίας του πλοίου ή λόγω δρομολόγησής του σε τακτικές γραμμές, εκπίπτει όμως ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

Η Δήλωση Ετήσιας Οικονομικής Παροχής, πρέπει να υποβληθεί, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν.4223/2013 μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα του Φεβρουαρίου κάθε έτους, συνοδευόμενη με τα αντίγραφα των αντίστοιχων δηλώσεων φορολογίας πλοίου της προηγούμενης φορολογικής χρήσης. Με την υποβολή της δήλωσης, καταβάλλεται το ένα δεύτερο (1/2) του ετήσιου οφειλόμενου ποσού παροχής και το άλλο ένα δεύτερο (1/2) αυτής καταβάλλεται έως την τελευταία εργάσιμη ημέρα του Ιουλίου εκάστου έτους.

Με την καταβολή ολόκληρου του αναλογούντος ποσού παροχής, κάθε υπόχρεος θα λαμβάνει βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης, η οποία θα είναι αναγκαία για την έκδοση της βεβαίωσης νόμιμης εγκατάστασης διαχειριστικών εταιρειών, καθώς και την έκδοση φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.

Ο τύπος και το περιεχόμενο της Δήλωσης Οικονομικής Παροχής, η διαδικασία καταβολής αυτής και κάθε σχετικό θέμα για την καταβολή της παροχής καθορίζεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων, η οποία, εξ' όσον γνωρίζουμε, δεν έχει ακόμα εκδοθεί.

#### 4. Εισφορά σε εταιρείες του άρθρου 25 Ν.27/1975 (Άρθρο 43 Ν. 4111/2013), επί του εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος κατά το παρελθόν έτος.

Με τις διατάξεις του άρθρου 43 του Ν.4111/2013 (ΦΕΚ Α'18) όπως ισχύουν μετά την τροποποίησή τους με το άρθρο 45 του Ν.4141/2013 (ΦΕΚ Α'81) επιβλήθηκε ετήσια εισφορά για τέσσερα (4) έτη (χρήσεις 2012-2015) επί του ετήσιου ποσού του συνολικού εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος σύμφωνα με όσα προβλέπονται με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.27/1975 (ΦΕΚ Α'77) στα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με την ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους(500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρούμενων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την

αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες.

Η εισφορά αυτή δεν επιβάλλεται σε ημεδαπές και αλλοδαπές εταιρείες που έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα δυνάμει του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 και ασχολούνται επιπλέον των λοιπών εργασιών που προβλέπονται από την εγκριτική πράξη εγκατάστασής τους και με την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία.

Ελάχιστο όριο υπολογισμού της εισφοράς είναι επί συναλλάγματος 50.000 δολαρίων Η.Π.Α.

Οι παραπάνω επιχειρήσεις μέχρι το τέλος Μαρτίου κάθε έτους υποβάλλουν στον προϊστάμενο της αρμόδιας δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) για την φορολογία αυτών, ειδική δήλωση υπολογισμού της εισφοράς επί του συνολικού εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος του προηγούμενου έτους.

Για την καταβολή της εισφοράς ευθύνονται αλληλέγγυα και αδιαίρετα οι διευθυντές, διαχειριστές και γενικά οι εκπρόσωποι των κάθε είδους επιχειρήσεων ή εταιριών.

Η εισφορά καταβάλλεται μαζί με την ειδική ετήσια δήλωση κατά το ένα τέταρτο (1/4) της οφειλόμενης εισφοράς σε ευρώ με βάση την επίσημη ισοτιμία μεταξύ των νομισμάτων αυτών κατά το χρόνο υποβολής της δήλωσης. Τα άλλα τρία τέταρτα (3/4) της εισφοράς καταβάλλονται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του έτους υποβολής της δήλωσης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η ΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΓΓΛΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

Σκόπιμο σε αυτό το σημείο είναι να γίνει μια αντιπαραβολή μεταξύ ελληνικού και αγγλοσαξωνικού δικαίου. Το ελληνικό δίκαιο είναι αυτό που απασχολεί την παρούσα διπλωματική εργασία αλλά το αγγλοσαξωνικό δίκαιο είναι αυτό που έχει την πρωτοκαθεδρία ως προβλεπόμενο από τα μέρη να ρυθμίσει έννομες σχέσεις ναυτιλιακής φύσεως σε όλα τα πιθανά στάδιά τους γι' αυτό και κρίνεται αναγκαία μια συνοπτική ανάλυση και αυτού.

Σε αντίθεση με τα δίκαια της ρωμαιογερμανικής οικογένειας (που περιλαμβάνει τα δίκαια των χωρών της κεντρικής και νότιας Ευρώπης, μεταξύ αυτών και το ελληνικό), η βάση του αγγλοσαξωνικού δικαίου δε στηρίζεται στην εξουσία του νομοθέτη, αλλά στη νομολογία. Ενώ, δηλαδή, η αποστολή του Έλληνα δικαστή είναι η ερμηνεία του νόμου, που έχει τεθεί από τα νομοθετικά όργανα και η απονομή δικαιοσύνης, ο δικαστής του αγγλοσαξωνικού δικαίου καλείται να δημιουργήσει δικαιικούς κανόνες, απονέμοντας κάθε φορά δικαιοσύνη, κι αυτό λόγω της δεσμευτικής δύναμης του δικαστικού προηγούμενου. Οι κανόνες αυτοί δεν παύουν να είναι δεσμευτικοί και αν ακόμη έχουν πέσει σε αχρησία για μεγάλο χρονικό διάστημα. Με άλλα λόγια, η ειδοποιός διαφορά μεταξύ ελληνικού και αγγλοσαξωνικού δικαίου έγκειται στην βασική πηγή του δικαίου για κάθε ένα από αυτά τα δικαιοσύνη συστήματα.

Κατά το αγγλικό δίκαιο οι τρόποι που καθιστούν δυνατή την κτήση Πλοίου είναι:

A) Μεταφορά (Transmission): Πρόκειται για την περίπτωση που κάποιο φυσικό πρόσωπο αποκτά κυριότητα σε Πλοίο ακουσίως, για παράδειγμα λόγω κληρονομιάς ή ως συνέπεια πτωχεύσεως.

B) Κατάσχεση πλοίου σε καιρό πολέμου (Capture).

Γ) Πλειστηριασμός (Judicial Sale). Όταν ένα Πλοίο πωλείται κατόπιν αποφάσεως δικαστηρίου, ο πλειοδότης αποκτά την κυριότητα επ' αυτού πλήρη και ελεύθερη κάθε βάρους<sup>47</sup>.

Δ) Σύμβαση Αγοραπωλησίας (Sale and Purchase Agreement)

E) Σύμβαση Ναυπηγήσεως (Shipbuilding Contract)

---

<sup>47</sup> The Acrux (1962) I Lloyd's Rep.405. For the Sale of a mortgaged ship, Section 6.3., the Insolvency Act 1986,ss 15,43,283



## 8.1. Σύμβαση Αγοραπωλησίας

### Sale of Goods Act 1979

Με τη σύμβαση πώλησεως ο αγοραστής και ο πωλητής προβαίνουν σε μια σειρά αμοιβαίων υποσχέσεων. Ενδεικτικά, ο αγοραστής υπόσχεται την καταβολή του τιμήματος, ενώ ο πωλητής υπόσχεται ότι το προς πώληση αντικείμενο φέρει κάποιες συγκεκριμένες ιδιότητες οι οποίες ενδιαφέρουν τον αγοραστή.

Σε περίπτωση που τα μέρη δεν αναφέρονται ρητά στη σύμβαση σε κάποια βασικά στοιχεία, ο νόμος προβλέπει κάποιες «σιωπηρές ρήτρες» (implied terms). Πρόκειται για ρήτρες οι οποίες θεωρούνται ότι υφίστανται προβλέποντας κάποιες υποχρεώσεις των μερών, ακόμα και αν τα μέρη δεν έχουν ρητά συμφωνήσει κάτι σχετικό.

Για παράδειγμα, ο πωλητής εξυπακούεται ότι πρέπει να έχει το δικαίωμα να πωλήσει το αγαθό και να μεταφέρει την κυριότητα επ' αυτού στον αγοραστή.<sup>48</sup>

Επίσης, στην περίπτωση που το πωλούμενο προσδιορίζεται με περιγραφή ιδιοτήτων εξυπακούεται ότι οι ιδιότητες αυτές θα πρέπει να υπάρχουν.<sup>49</sup>

Και το πλέον σημαντικό, εξυπακούεται ότι το προς πώληση δεν φέρει ελαττώματα (έχει εμπορεύσιμη ποιότητα), εκτός από αυτά που έχουν γνωστοποιηθεί ρητά στον αγοραστή ή αυτά τα οποία ο αγοραστής όφειλε να γνωρίζει.<sup>50</sup>

Τέλος, όταν ο αγοραστής γνωστοποιεί στον πωλητή ότι χρειάζεται το προς πώληση για κάποιο συγκεκριμένο σκοπό, εξυπακούεται ότι το αγαθό που του πωλεί ο πωλητής είναι κατάλληλο για τη χρήση που το προορίζει ο αγοραστής.<sup>51</sup>

Η περαιτέρω εμβάθυνση στις ανωτέρω γενικές αρχές περί πώλησεως σύμφωνα με το Sale of Goods Act 1979 δεν είναι σκόπιμη σε αυτό το σημείο, αφού το πότε τελικά εφαρμόζονται και σε ποιες περιπτώσεις, καταλήγει να είναι ζήτημα κοινής λογικής. Ωστόσο, τα μέρη πάντα επιθυμούν να γνωρίζουν ποια θα είναι τα δικαιώματά τους στην περίπτωση που το αντισυμβαλλόμενο μέρος παραβιάσει κάποιον όρο της συμφωνίας, είτε ρητό είτε σιωπηρό. Το μέρος που δεν ευθύνεται πσυνήθως θα δικαιούται αποζημίωση. Όμως, πολύ συχνά ο αγοραστής θέλει να έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την παραλαβή του αντικειμένου της πώλησεως αν αυτό είναι

<sup>48</sup> Sale of Goods Act 1979, s 12

<sup>49</sup> Sale of Goods Act 1979, s 13

<sup>50</sup> Sale of Goods Act 1979, s 14 (2)

<sup>51</sup> Sale of Goods Act 1979, s 14(3)



ελαττωματικό και ο πωλητής θέλει να έχει το δικαίωμα να μην παραδίδει το αντικείμενο στον αγοραστή αν δεν έχει πραγματοποιηθεί η καταβολή του τιμήματος εγκαίρως. Με άλλα λόγια, μπορεί να επιθυμούν να βάλουν τέλος στη συναλλαγή (ή πιο συγκεκριμένα σε μη εκτελεσθείσες υποχρεώσεις). Η Sale of Goods Act 1979 κατηγοριοποιεί κάποιους όρους ως είτε “conditions” (προϋποθέσεις) είτε “warranties” (εγγυήσεις). Έτσι, η παραβίαση ενός condition δίνει το δικαίωμα στον αγοραστή να μην αποδεχτεί το αντικείμενο, με άλλα λόγια να λύσει μονομερώς τη σύμβαση, ενώ η παραβίαση ενός warranty δίνει το δικαίωμα στον αγοραστή μόνο να ζητήσει αποζημίωση, κατά το συνήθως συμβαίνον, μάλιστα, πληρώνοντας μειωμένο τίμημα. Το αν μια υπόσχεση στο πλαίσιο της εκάστοτε συμφωνίας είναι condition ή warranty συνάγεται από τη βούληση των μερών. Ωστόσο, οι σιωπηρές ρήτρες που αναφέρθηκαν ανωτέρω σε σχέση με τον τίτλο, τις ιδιότητες και την εμπορεύσιμη ποιότητα του αντικειμένου της πώλησεως, ορίζονται από το Sale of Goods Act 1979 ως conditions. Υπό φυσιολογικές συνθήκες, εκτός αν συμφωνείται ρητώς το αντίθετο στη σύμβαση πώλησεως, όροι σχετικοί με το χρόνο αποπληρωμής του τιμήματος δεν είναι conditions.<sup>52</sup>

### Exemption Clauses

Γενικά ο πωλητής και ο αγοραστής μπορούν να συμφωνήσουν ότι οι ιδιότητες, που κατά το Sale of Goods Act 1979 θεωρούνται implied, εξαιρούνται. Ωστόσο, δυνάμει και της νομοθετικής προστασίας του αγοραστή-καταναλωτή κατά την Πράξη περί Καταχρηστικών Ρητρών σε Συμβάσεις του 1977 (Unfair Contract Terms Act 1977), ο πωλητής δεν μπορεί με κανένα τρόπο να ξεφύγει από τη θεμελιώδη υποχρέωσή του να μεταβιβάσει ένα «καθαρό» τίτλο κυριότητας στον αγοραστή, όταν ο πωλητής διαθέτει επιχείρηση και στο πλαίσιο αυτής της επιχείρησης προβαίνει σε πώληση προϊόντων/αγαθών οποιασδήποτε φύσεως. Το ανωτέρω ωφελεί τον αγοραστή Πλοίου.

---

<sup>52</sup> Ss. 10,11. Ωστόσο, τα δικαστήρια έχουν αποφανθεί σε κάποιες περιπτώσεις συμβολαίων με μεγάλη εμπορική αξία ότι το θέμα του χρόνου αποπληρωμής είναι όρους ουσιώδους («of the essence»), δηλαδή condition, Υπόθεσης Bunge Corp. V. Tradax S.A. (1981) 1 W.R.L. 711

Δικαστικό Προηγούμενο: Υπόθεση Rasbora Ltd v J.C.L. Mason Ltd

Μεταξύ των αντιδίκων υπεγράφη σύμβαση πώλησεως Πλοίου. Η σύμβαση περιείχε τον όρο ότι η ευθύνη του πωλητή περιορίζεται στους όρους ενός πιστοποιητικού εγγυήσεως σύμφωνα με το οποίο ο πωλητής θα αντικαταστήσει ενδεχομένως ελαττωματικά μέρη του πλοίου αλλά εξαιρούνται όλες οι σιωπηρές ρήτρες περί ευθύνης των μερών. Εντός 27 ωρών από την παράδοση, ξέσπασε φωτιά και το Πλοίο καταστράφηκε ολοσχερώς.

Ο δικαστής έκρινε βάσει των αποδεικτικών στοιχείων ότι το Πλοίο δεν είχε την απαιτούμενη εμπορεύσιμη ποιότητα, ότι ο όρος περί εξαιρέσεως των σιωπηρών ρητρών ήταν άκυρος και ο πωλητής καταδικάστηκε.

Ο ιδιώτης πωλητής, ωστόσο, που δεν προβαίνει σε πωλήσεις κατ' επάγγελμα, δεν δεσμεύεται από τους όρους της εμπορεύσιμης ποιότητας ούτε υπόκειται στις σιωπηρές ρήτρες υποχρεωτικά. Οφείλει, όμως, να μεταβιβάσει ένα «καθαρό τίτλο». Δηλαδή, αν ο κύριος ενός πλοίου πωλήσει αυτό «ως έχει», ο αγοραστής δεν μπορεί να του αντιτάξει οποιοδήποτε ελάττωμα ανακαλύψει στο μέλλον. Αντίθετα, ο επιχειρηματίας πωλητής μπορεί να επικαλεστεί έναν παρόμοιο όρο μόνο αν το ελάττωμα που προέκυψε δεν επηρεάζει την εμπορευσιμότητα του πλοίου.

Ωστόσο, όταν ο κατ' επάγγελμα πωλητής πωλεί σε κατ' επάγγελμα αγοραστή, οι σιωπηρές ρήτρες μπορούν να συμφωνηθούν ως εξαιρούμενες, εντός λογικών πλαισίων. Όλοι οι όροι περί εξαίρεσης ρητρών εξετάζονται ενδελεχώς από το δικαστήριο, προκειμένου αυτό να τις κάνει δεκτές ως ισχύουσες. Συγκεκριμένα, ένας τέτοιος όρος πρέπει να είναι δίκαιος, λογικός και σύμφωνος με τη συναγόμενη βούληση των μερών. Ακόμα και αν η συγκεκριμένη εξαίρεση προβλέπεται ευρέως σε εμπορικές συμβάσεις του ίδιου είδους, το δικαστήριο θα εξετάσει σε κάθε περίπτωση αν ήταν αποτέλεσμα ελεύθερων διαπραγματεύσεων μεταξύ των μερών ή αν το ένα από τα δύο μέρη θα μπορούσε να καλύψει ευκολότερα ενδεχόμενη ζημία λόγω ασφάλισης.

Στην ανωτέρω υπόθεση Rasbora Ltd v J.C.L. Mason Ltd, ο δικαστής δήλωσε ότι ο όρος περί εξαίρεσης ευθύνης του πωλητή θα είχε απορριφθεί ακόμα και αν η πώληση δεν ήταν εμπορική για το λόγο ότι δεν ήταν λογική. Αντίθετα, όμως, σε μια εμπορική πώληση, ένας όρος εξαίρεσης οικονομικής ζημίας, όπως π.χ. χρόνος που χάθηκε λόγω βλάβης του πλοίου, ενδεχομένως να είναι λογικός.

### The Saleform Agreement

Στην πράξη, οι περισσότερες αγοραπωλησίες εμπορικών πλοίων παίρνουν τη μορφή κάποιων standard forms (SALEFORM or NIPPONSALE). Ωστόσο ανάλογα με τις εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες της αγοράς και τη διαπραγματευτική δύναμη που έχει το καθένα από τα μέρη κατά τη συγκεκριμένη χρονική συγκυρία, μεσολαβούν διαπραγματεύσεις που μπορούν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο να αλλάξουν την τελική μορφή της συμφωνίας. Πάντοτε, βέβαια, στα πλαίσια του νόμου.

Το SALEFORM έχει πάντοτε ως τίτλο “Memorandum of Agreement (MOA)”. Αυτό συμβαίνει για να υπογραμμιστεί το γεγονός ότι ουσιαστικά πρόκειται για την έγγραφη αποτύπωση μιας συμφωνίας που έχει ήδη λάβει χώρα, συνήθως με τη μορφή ανταλλαγής email. Η τελική υπογραφή του MOA πολλές φορές δεν θεωρείται καν απαραίτητη προκειμένου να υπάρχει δέσμευση των μερών. Ούτε και η καταβολή τιμήματος θεωρείται πάντα απαραίτητη για να συναχθεί δέσμευση. Μια συμφωνία μπορεί να θεωρείται επίσης δεσμευτική ακόμα και αν το πρόσωπο που συμμετέχει στις διαπραγματεύσεις ως αγοραστής δεν έχει πρόθεση να συμβληθεί αυτοπροσώπως αλλά σκοπεύει να υποδείξει ως πωλητή κάποιο νομικό πρόσωπο στο οποίο με κάποιο τρόπο ασκεί τον έλεγχο (συνήθως αναφέρεται ως “a Company to be nominated”). Όταν το όνομα του νομικού προσώπου καταγράφεται στο MOA, ένα νέο συμβόλαιο γεννιέται ανάμεσα στον πωλητή και την αγοράστρια εταιρεία.

Το παραδοσιακό SALEFORM προβλέπει την καταβολή του 10% του συμφωνηθέντος τιμήματος σε χρόνο συγκεκριμένο από την ημέρα υπογραφής του. Η εξόφληση του τιμήματος πρέπει να γίνει 3 ημέρες πριν την ημερομηνία που έχει συμφωνηθεί ως η ημερομηνία παράδοσης και παραλαβής του πλοίου. Τι συμβαίνει, όμως, στην περίπτωση που ο αγοραστής καθυστερήσει π.χ. 1 ημέρα? Κατά το SALEFORM ο πωλητής έχει ρητό δικαίωμα να ακυρώσει τη συμφωνία, να κρατήσει την προκαταβολή του 10% και αν αυτό το ποσό δεν καλύψει τη ζημία που υπέστη να ζητήσει επιπλέον αποζημίωση.

Στην υπόθεση The Blankenstein το συμφωνηθέν τίμημα ήταν \$ 2,365,000 και οι πωλητές έχασαν \$ 60,000 μετά την ακύρωση. Ωστόσο, οι πωλητές ζήτησαν ως αποζημίωση το ποσό των \$ 236,500 που αντιστοιχούσε στην προκαταβολή 10% που

δεν κατέβαλαν ποτέ οι αγοραστές. Το Εφετείο έκρινε ότι οι πωλητές έπρεπε να λάβουν αυτό το ποσό, το οποίο ήταν καταβλητέο πριν την ακύρωση.

Το SALEFORM περιλαμβάνει, επίσης, ειδικούς όρους, για το πότε ο αγοραστής μπορεί να ακυρώσει τη συμφωνία, για παράδειγμα όταν ο πωλητής δεν παραδίδει το πλοίο με όλα όσα ανήκουν σε αυτό, με τον τρόπο και στον χρόνο που συμφωνήθηκε.

Ωστόσο, το SALEFORM δεν μπορεί να προβλέψει τις συνέπειες όλων των αθετήσεων που μπορεί να προκύψουν σε σχέση με μια τέτοια συμφωνία. Για παράδειγμα έχει ο αγοραστής το δικαίωμα να ακυρώσει την συμφωνία αν ο πωλητής δεν παραδώσει κάποιο τεχνικό έγγραφο του πλοίου? Σε μία υποτιθέμενη δίκη το θέμα αυτό θα κρινόταν με βάση τα πραγματικά περιστατικά. Πιο συγκεκριμένα, η μη παράδοση του εγχειριδίου της μηχανής πρόωσης του πλοίου θα μπορούσε να θεωρηθεί πολύ σημαντικό σφάλμα, όχι, όμως, το ίδιο και η μη παράδοση του εγχειριδίου λειτουργίας του ψυγείου του πληρώματος. Αν από τις δύο μη ανωτέρω παραδόσεις εγγράφων είχε προκληθεί και ζημία του αγοραστή, ο τελευταίος θα είχε λογικά και δικαίωμα αποζημίωσης. Το δικαίωμα, όμως, ακύρωσης του συμβολαίου θα κρινόταν από το δικαστήριο πιθανότατα με κριτήριο τη σοβαρότητα των συνεπειών της αθέτησης από την πλευρά του πωλητή.

Παρόλο που το SALEFORM επιτρέπει στον αγοραστή να ζητήσει αποζημίωση καθώς και ακύρωση της συμφωνίας, ωστόσο για την επιμέτρηση της αποζημίωσης παραπέμπει στη γενική νομοθεσία περί αποζημίωσης.

Η γενικώς ισχύουσα αρχή είναι ότι ο ενάγων σε κάθε περίπτωση πρέπει να έχει καταβάλει κάθε δέουσα προσπάθεια μείωσης της ζημίας που έχει υποστεί εξαιτίας της αθέτησης της συμφωνίας από τον εναγόμενο- τουλάχιστον αν επιθυμεί να ζητήσει αποζημίωση.

Σε μία περίπτωση, ο πωλητής έχει δρομολογήσει την παράδοση του πλοίου για την 31η Αυγούστου αλλά καθυστέρησε δύο μέρες προκειμένου να παραδοθεί το φορτίο που υπήρχε ήδη στο πλοίο. Ο αγοραστής ακύρωσε τη συμφωνία και επειδή η αγοραία αξία του πλοίου ήταν \$ 500,000 μεγαλύτερη από της συμφωνηθείσα, αναζήτησε αυτή τη διαφορά ως αποζημίωση. Το δικαστήριο έκρινε ότι ο αγοραστής δεν έδρασε λογικά. Αντίθετα έπρεπε να είχε κάνει μια αντιπροσφορά στους πωλητές, οι οποίοι και πιθανότατα θα συμφωνούσαν με αυτή.

Ο αγοραστής τις περισσότερες φορές δεν επιθυμεί να ακυρώσει τη συμφωνία γιατί επιθυμεί να αγοράσει το συγκεκριμένο πλοίο. Στο παρελθόν υποστηριζόταν

σχετικά η άποψη ότι, αν ο πωλητής δεν κατόρθωνε να παραδώσει το πλοίο, ο αγοραστής έπρεπε να έχει το δικαίωμα να εκδίδει διαταγή παραδόσεως του πλοίου καταβάλλοντας το συμφωνηθέν αντάλλαγμα. Αλλά αυτού του είδους η θεραπεία δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί πάντα. Η ναυλώτρια Εταιρεία Stena Nautica Canadian εξάσκησαν δικαίωμα αγοράς πλοίου, αδερφού δύο άλλων πλοίων που ήταν ήδη ναυλωμένα από αυτήν. Στο μεταξύ ο πλοιοκτήτης είχε ήδη ναυλώσει το εν λόγω πλοίο σε κάποια βελγική εταιρεία. Το δικαστήριο αρνήθηκε να εκδώσει διαταγή παραδόσεως του πλοίου κατά του πλοιοκτήτη καθώς τα δύο αδερφά πλοία ήταν διαθέσιμα και ακόμα επειδή η βελγική εταιρεία είχε ήδη ξοδέψει \$ 150,000 για εργασίες στο πλοίο. Η απόφαση του δικαστηρίου θα ήταν σίγουρα διαφορετική αν δεν υπήρχαν τα δύο αδερφά πλοία διαθέσιμα προς πώληση.

Το SALEFORM υποχρεώνει τον πωλητή να περάσει το πλοίο από drydock στο λιμάνι παραδόσεως ώστε το πλοίο να ελεγχθεί σε βάθος και λεπτομερώς είτε από τον αγοραστή είτε από τον νηογνώμονα που έχει επιλέξει ο αγοραστής. Βασικά, ο πωλητής πληρώνει αν διαπιστωθούν ελαττώματα, αλλά ο αγοραστής θα πληρώσει το κόστος του drydocking αν το πλοίο κριθεί κατάλληλο. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί ότι συχνά οι συνθήκες της αγοράς επιτρέπουν στον πωλητή να επιμείνει και τελικώς να κατορθώσει να παραδώσει το πλοίο στον αγοραστή «ως έχει» (ρήτρα “as is”), χωρίς προηγουμένως να έχει λάβει χώρα drydocking. Είναι επίσης συχνό να προστίθεται ρήτρα ότι το πλοίο θα παραδοθεί ελεύθερο βλαβών που επηρεάζουν την κλάση του. Αυτό στην πράξη σημαίνει βλάβες που έχουν προκληθεί από κινδύνους καλυπτόμενους από την ασφάλεια του πλοίου.

Τέλος, ο αγοραστής δεν ενδιαφέρεται μόνο για τη φυσική κατάσταση του πλοίου. Θέλει να είναι επιπροσθέτως βέβαιος ότι το πλοίο είναι ελεύθερο βαρών οποιουδήποτε είδους, χρεών, κατασχέσεων κτλ. Η ρήτρα 9 του SALEFORM περιλαμβάνει 2 υποχρεώσεις. Πρώτον, ο πωλητής δεσμεύεται να παραδώσει το πλοίο ελεύθερο βαρών και δεύτερον, να αποζημιώσει τον αγοραστή για κάθε απαίτηση κατά του πλοίου από ευθύνη αναγόμενη χρονικά πριν από την παράδοση αυτού.

Δικαστικό προηγούμενο: *The Barenbels, Athens Cape Naviera S.A. vs Deutsche Dampfschiffartsgesellschaft (1985)*

Το πλοίο παραδόθηκε Δεκέμβρη του 1980. Το Φεβρουάριο του 1982 στο Κατάρ ασκήθηκε κατάσχεση από τοπικούς πράκτορες για χρέη άλλων πλοίων που ανήκαν

στους πωλητές. Οι αγοραστές υποχρεώθηκαν να παρέχουν εγγύηση από το P & I Club του πλοίου η οποία θα ήταν σε ισχύ μέχρι το 1988. Με τη ρήτρα 9 περί βαρών αξίωσαν αποζημίωση.

Το δικαστήριο έκρινε ότι οι δύο υποχρεώσεις της εν λόγω ρήτρας είναι διακριτές. Με τον όρο βάρη εννοούνται οι υποθήκες και άλλα βάρη νομής. Ο όρος άλλα χρέη αναφέρεται μόνο σε χρέη που σχετίζονται με υπαρκτά δικαιώματα που επηρεάζουν το ιδιοκτησιακό καθεστώς του πλοίου ή τη χρήση του κατά τη στιγμή της παραδόσεως. Ωστόσο, αναγνώρισε το δικαστήριο την ύπαρξη απαιτήσεως κατά του πλοίου στο πλαίσιο των «άλλων χρεών» με το σκεπτικό ότι υπήρχε μια επαπειλούμενη κατάσταση το πλοίο να πλειστηριαστεί αν δεν δινόταν εγγύηση και για το λόγο αυτό οι αγοραστές δικαιούνταν αποζημίωση.

## 8.2. Σύμβαση Ναυπηγήσεως

Σε αυτό το σημείο θα εξετάσουμε τις νομικές προεκτάσεις της σύμβασης ναυπηγήσεως πλοίου κατά το αγγλικό δίκαιο. Η συγκεκριμένη περίπτωση διαφέρει από την αγοραπωλησία πλοίου *secondhand*, αφού πριν την παράδοση του πλοίου μεσολαβεί ανθρώπινη εργασία και νέα νομικά ερωτήματα μπορεί να προκύψουν, όπως για παράδειγμα τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας του ναυπηγού στα σχέδια του πλοίου.

### Κυριότητα στο Πλοίο

Καταρχήν, όταν ο αγοραστής παραγγέλλει πλοίο, ουσιαστικά κάνει μία συμφωνία για την αγορά ενός πλοίου που δεν υπάρχει ακόμα. Δηλαδή, αγοράζει ένα αγαθό που θα υπάρξει στο μέλλον.<sup>53</sup>

Νομικά μιλώντας, όταν αγοράζονται αγαθά για το μέλλον και πιο συγκεκριμένα όταν τίθεται μια παραγγελία για την κατασκευή ενός πλοίου, η πώληση δεν είναι αρχικά δυνατή- όσο το πλοίο κατασκευάζεται, αλλά η σύμβαση ναυπηγήσεως αποτελεί μια συμφωνία για πώληση. Δεδομένου αυτού, η κυριότητα δεν μεταβιβάζεται πριν από την ολοκλήρωση κατασκευής του πλοίου.

Τα προβλήματα που υπάρχουν σε αυτές τις περιπτώσεις έχουν να κάνουν με τη φύση της συγκεκριμένης αγοράς. Όσο μεγαλύτερο το μέγεθος του караβιού, τόσο

<sup>53</sup> Sale of Goods Act 1979, s. 61



μεγαλύτερα τα κόστη και ο χρόνος που ο πωλητής/ναυπηγός πρέπει να περιμένει για την καταβολή του αντιτίμου της πώλησης. Συχνά, ο πωλητής/ναυπηγός δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει μόνος του την κατασκευή και είναι αναγκασμένος να αναζητήσει χρηματοδότηση από τρίτα μέρη, που συνήθως είναι τράπεζες. Η εκάστοτε τράπεζα πολύ συχνά θα ζητήσει ως ασφάλεια την υποθήκευση του μέρους του πλοίου που έχει κατασκευαστεί. Ας σημειωθεί εδώ, όμως, ότι υποθήκη επί πλοίου μπορεί να εγγραφεί μόνο όταν το πλοίο έχει ολοκληρωθεί κατασκευαστικά και εγγραφεί σε κάποιο νηολόγιο. Κάτι ακόμα που συνήθως συμβαίνει είναι ο πωλητής/ναυπηγός να ζητήσει από τον αγοραστή να εγγραφούν τρίτοι-συνήθως τράπεζα- για λογαριασμό του τελευταίου την πληρωμή του συμφωνηθέντος τιμήματος.<sup>54</sup> Ένα άλλο ζήτημα είναι οι προκαταβολές που δίνει ο αγοραστής. Πρέπει και αυτός να προστατευθεί έναντι του πωλητή/ναυπηγού για τα χρήματα που προκαταβάλλει. Η προστασία αυτή του αγοραστή εξασφαλίζεται με έναν όρο στη σύμβαση ναυπηγήσεως ο οποίος προβλέπει ότι όσο προχωρά η κατασκευή του πλοίου μεταβιβάζονται στον αγοραστή και ποσοστά κυριότητας ανάλογα με το προκαταβληθέν ποσό. Σε σύγκριση με την αγοραπωλησία μεταχειρισμένου αγαθού σε δόσεις, ουσιαστικά πρόκειται για τον ακριβώς αντίθετο. Σε πώληση με δόσεις ο πωλητής παρακρατεί την κυριότητα μέχρι την πληρωμή και της τελευταίας δόσης ενώ στην περίπτωση που εξετάζουμε ο αγοραστής με κάθε δόση αποκτά και επιπλέον κυριότητα στο πλοίο.

Η δυνατότητα αυτή που είχε ήδη υποδείξει η Βουλή των Λόρδων πολλά χρόνια πριν,<sup>55</sup> αναγνωρίστηκε και ρητά στο αρχικό Sale of Goods Act 1893. Σύμφωνα με το σχετικό άρθρο η κυριότητα σε αγαθά μελλοντικά μεταβιβάζεται στον αγοραστή υπό δύο όρους:

- τα αγαθά όπως έχουν περιγραφεί στην εκάστοτε συμφωνία βρίσκονται σε τέτοιο στάδιο κατασκευής ώστε ο αγοραστής να δεσμεύεται να τα παραλάβει, και
- τα αγαθά κατά τη συμφωνία των μερών να διατίθενται χωρίς όρους και αιρέσεις προς πώληση από τον πωλητή/κατασκευαστή στον αγοραστή

Επιπλέον ο αγοραστής επιθυμεί το πλοίο να γίνει δικό του όχι μόνο κατά τη διάρκεια της κατασκευής, αλλά και στην περίπτωση ακόμα που ο πωλητής/ναυπηγός δεν φέρει εις πέρας την κατασκευή. Αυτό συνήθως εξασφαλίζεται με έναν όρο στη σύμβαση ναυπήγησης ότι τα υλικά στο ναυπηγείο που προορίζονται για την

<sup>54</sup> Hyundai Shipbuilding & Heavy Industries Co. Ltd. v. Pourmaras (1978) Lloyd's Rep. 502.

<sup>55</sup> Seathe v. Moore (1886) II App. Cases 350,370,380

κατασκευή του συγκεκριμένου πλοίου μεταβιβάζονται και αυτά στην κυριότητα του αγοραστή.<sup>56</sup>

Το επιθυμητό αποτέλεσμα, ωστόσο, δεν είναι πάντα εν συνόλω εφικτό. Σε περίπτωση που η κατασκευή χρηματοδοτείται και όσο η κυριότητα μεταβιβάζεται στον αγοραστή παύουν τα ποσοστά που μεταβιβάζονται στον αγοραστή να ελέγχονται από τους δανειστές του πωλητή/ναυπηγού με ότι προβλήματα μπορεί αυτό να συνεπάγεται. Είναι πολύ δύσκολο σε περίπτωση αντιδικίας μεταξύ πωλητή/ναυπηγού και δανειστών του να αποδειχθεί ποια ακριβώς μέρη του πλοίου έχουν μεταβιβαστεί στον αγοραστή κι έτσι εξαιρούνται από την περιουσία του πωλητή/ναυπηγού. Για τους λόγους αυτούς, η απλή συμφωνία των μερών για προκαταβολή των δόσεων, δε σημαίνει και συμφωνία μεταβίβασης κυριότητας στα αντίστοιχα στάδια.<sup>57</sup> Παρομοίως, σε μία περίπτωση μία σύμβαση ναυπηγήσεως για δύο πλοία προέβλεπε ότι η καταβολή του τιμήματος θα γίνει σε δόσεις και προκαταβολικά αλλά η μεταβίβαση της κυριότητας θα πραγματοποιηθεί με την ολοκλήρωση των δοκιμών ανοιχτά των ιταλικών ακτών. Κρίθηκε ότι η σύμβαση αφορούσε την ναυπήγηση και πώληση δύο ολοκληρωμένων πλοίων τα οποία παρέμεναν στην κυριότητα του ναυπηγείου καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής τους και μέχρι που αυτή ολοκληρώθηκε.<sup>58</sup>

Από την άλλη, ίσως είναι πιο αποτελεσματική μία σύμβαση ναυπηγήσεως η οποία προβλέπει την καταβολή των δόσεων σε συγκεκριμένα στάδια της κατασκευής αφού ο αγοραστής ελέγξει το συμπληρωθέν κάθε φορά στάδιο και με μεταβίβαση της κυριότητας στο αντίστοιχο κομμάτι του πλοίου το οποίο ολοκληρώθηκε.<sup>59</sup> Σε μια τέτοια περίπτωση η σύμβαση δεν αφορά την πώληση ολοκληρωμένου πλοίου αλλά σύμβαση πώλησης κατά διαστήματα πλοίου σε διάφορα στάδια κατασκευής του, ή υλικών για την κατασκευή πλοίου με δεδομένη, βέβαια, την υποχρέωση του

---

<sup>56</sup> Reid v. Macbeth & Gray (1994) A.C. 223 Cf. Romalpa Clauses, p.53 infra

<sup>57</sup> Seath v. Moore (1886) II App. Cas. 350

<sup>58</sup> Sir James Laing & Sons, Ltd. v. Barclay, Curle & Co., Ltd. (1908) AC. 35

<sup>59</sup> In re Blyth Shipbuilding & Dry Docks Co. Ltd. (1926) Ch. 494; Howden Bros v. Ulster Bank (1924) iR 117; 19LI LR 199. Σε αυτή την υπόθεση, πριν την παράδοση του πλοίου, ο αγοραστής ακύρωσε τη σύμβαση. Το δικαστήριο αποφάσισε πως οι δόσεις που αφορούσαν το κατασκευασθέν κομμάτι του πλοίου μέχρι και το χρονικό σημείο της ακυρώσεως ήταν πληρωτέες. Hyundai heavy Industries Co. Ltd. v. Papadopoulos (1980), Οι καταβληθείσες δόσεις συνήθως είναι εγγυημένες από τράπεζα και αυτό είναι προτιμώτερο από δικαστική επιδίωξη αποζημίωσης.



ναυπηγείου/πωλητή να δουλέψει προς το σκοπό της ολοκλήρωσης του πλοίου μέχρι το στάδιο που αυτό θα είναι έτοιμο να παραδοθεί στον αγοραστή.<sup>60</sup>

Τα ανωτέρω δε σημαίνουν ότι η κυριότητα στα υλικά που προορίζονται για υπό κατασκευή πλοίο περνά στον αγοραστή αυτόματα. Απαιτείται ή να υπάρχει σαφής συμφωνία προς τούτο ή κατά πάγια νομολογία-ελλείψει σχετικής συμφωνίας- να έχουν συνδεθεί σταθερά/ενσωματωθεί τα υλικά αυτά στο πλοίο ώστε να αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι αυτού.<sup>61</sup>

#### Διακυμάνσεις τιμών

Τα τελευταία χρόνια ο πληθωρισμός και η νομισματική αστάθεια είναι ένα μεγάλο πρόβλημα για τα ναυπηγεία δεδομένου ότι τα κόστη κατασκευής του πλοίου μπορούν να ανέβουν δραματικά μετά τη συμφωνία της τιμής με τον αγοραστή. Για το λόγο αυτό προστίθεται στις συμβάσεις ναυπηγήσεως ρήτρα που αφορά την κλιμάκωση των τιμών και τις νομισματικές ισοτιμίες.

Μια ενδιαφέρουσα υπόθεση σχετικά είναι η ακόλουθη:

#### **Illustration: The Atlantic Baron<sup>62</sup>**

Το 1972 υπεγράφη σύμβαση ναυπηγήσεως για ένα δεξαμενόπλοιο με αντάλλαγμα Δολάρια ΗΠΑ 31,000,000 που θα πληρώνονταν σε 5 δόσεις. Το ναυπηγείο εξέδωσε πίστωση υπέρ του αγοραστή- σαν εγγύηση επιστροφής χρημάτων- προς εξασφάλιση του τελευταίου σε περίπτωση ακύρωσης της συμβάσεως. Το Φεβρουάριο του 1973 και μετά την προκαταβολή της πρώτης δόσης, το Δολάριο ΗΠΑ υποτιμήθηκε κατά 10 %. Το ναυπηγείο ζήτησε όλες οι επόμενες δόσεις να καταβληθούν αυξημένες κατά 10% , παρόλο που δεν υπήρχε σχετική πρόβλεψη στη σύμβαση, και απείλησε να ακυρώσει το συμβόλαιο. Ο αγοραστής είχε ήδη ναυλώσει το πλοίο για τρία χρόνια και δεν υπήρχε άλλο πλοίο διαθέσιμο να προσφερθεί στους ναυλωτές. Κατόπιν αυτής της πίεσεως ο αγοραστής τον Ιούνιο του 1973 συμφώνησε να καταβάλει το επιπλέον 10% με την προϋπόθεση ότι το ναυπηγείο θα εξέδιδε νέα πίστωση για το επιπλέον

<sup>60</sup> Per Romer J., in re Blyth, supra, p. 500. Όταν υπάρχει τέτοιου είδους συμφωνία είναι σύνηθες το πλοίο να φέρει βάρος υπέρ του ναυπηγείου προς εξασφάλιση του τελευταίου στην περίπτωση που ο αγοραστής ακυρώσει τη σύμβαση. Η εξασφάλιση αυτή/βάρος επί του πλοίου αναγνωρίζεται υπέρ του ναυπηγείου όχι μόνο σε περιπτώσεις κατασκευής αλλά και σε περιπτώσεις εργασιών dry docking-έστω και αν το dry dock όπου λάμβάνουν χώρα οι εργασίες είναι δημόσιο.

<sup>61</sup> Per Sargant Lj, in re Blyth, supra, p. 518; cf. Lord Watson in Seath v. Moore, supra, 381.

<sup>62</sup> North Ocean Shipping Co. Ltd. v Hyundai Construction Co. Ltd (1979)

ποσό υπέρ του αγοραστή. Εν τέλει ο αγοραστής ζήτησε αποζημίωση για τα το επιπλέον ποσό.

Απόφαση Δικαστηρίου: Η συμφωνία του Ιουνίου 1973 δέσμευε καταρχήν τα μέρη γιατί το καθένα από αυτά ανέλαβε υποχρέωση έναντι του άλλου όμως το ναυπηγείο κρίθηκε υπαίτιο για οικονομικό εξαναγκασμό και αυτό έδωσε το δικαίωμα στον αγοραστή να αποφύγει αρχικά τη συμφωνία του Ιουνίου 1973. Όμως, το πλοίο παραδόθηκε τον Νοέμβρη του 1974 και ο αγοραστής συνέχιζε όλο αυτό το χρονικό διάστημα να καταβάλλει χωρίς αντίρρηση το νέο ποσό δόσης πράγμα που είχε ως συνέπεια να συναχθεί σιωπηρή αποδοχή από το αγοραστή της νεότερης συμφωνίας την οποία αρχικά είχε αποφύγει.<sup>63</sup>

#### Υποχρεώσεις Πωλητή

Είναι δεδομένο ότι ο αγοραστής εναποθέτει την εμπιστοσύνη του στην ικανότητα/κρίση του ναυπηγού/πωλητή όταν παραγγέλνει ένα πλοίο για την καταλληλότητα αυτού. Με τον ίδιο ακριβώς τρόπο και ο ναυπηγός/πωλητής όταν παραγγέλνει τα επιμέρους τμήματα του πλοίου για τις ανάγκες της κατασκευής εναποθέτει την εμπιστοσύνη του στις ικανότητες και την κρίση των τρίτων με τους οποίους συναλλάσσεται όσον αφορά στην καταλληλότητα των διαφόρων μερών όσον αφορά στην καταλληλότητά τους για το συγκεκριμένο πλοίο.<sup>64</sup>

Θα πρέπει εδώ να αναφερθούμε στην Οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 25<sup>ης</sup> Ιουλίου 1985 σχετικά με την ευθύνη για ελαττωματικά προϊόντα. Η οδηγία αυτή εισήχθη με σκοπό να καταστήσει του παραγωγούς ελαττωματικών προϊόντων αυστηρώς υπεύθυνους για ζημίες που οδηγούν σε τραυματισμό ή απώλεια ζωής ή ζημίες σε περιουσιακά στοιχεία που προορίζονται για ιδιωτική χρήση ή κατανάλωση.<sup>65</sup>

Η συγκεκριμένη οδηγία συνδέεται αρκετά με τα ναυπηγεία και τους προμηθευτές αυτών, καθώς εύκολα κάποιο ελάττωμα υλικού ή εξαρτήματος του πλοίου μπορεί να οδηγήσει σε θάνατο ή τραυματισμό.

Αν ο κατασκευαστής δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί, τότε ο προμηθευτής θα ευθύνεται.

Έτσι, το ναυπηγείο, σε μια ανάλογη περίπτωση, δεν θα έχει τη δυνατότητα να

<sup>63</sup> Chitty (1983)

<sup>64</sup> Cammell Laird & Co. Ltd. v. Manganese Bronze & Brass Co. Ltd. (1934)

<sup>65</sup> Άρθρα I.9. Ο κατασκευαστής ελαττωματικού προϊόντος δεν ευθύνεται για την οικονομική ζημία που υπέστη ο τελικός αγοραστής εκτός αν υπάρχει σχέση μεγαλύτερης εγγύτητας με τον κατασκευαστή παρά με τον πωλητή. Muirhead v. Industrial Tank Specialities Ltd (1985), Cf. M/S Aswan Engineering Establishment Co. v. Lupdine Ltd (1986)

υποστηρίζει ότι δεν έχει κρατήσει αρχεία του προμηθευτή ενός μέρους του πλοίου που εν τέλει αποδείχτηκε ελαττωματικό.

Ωστόσο, υπάρχει μια σειρά από ελαττώματα επιτρεπτά. Για παράδειγμα, όταν το ελάττωμα οφείλεται σε συμμόρφωση με υποχρεωτικούς κανονισμούς, όταν παρά την επίδειξη της δέουσας τεχνικής επιμέλειας το ελάττωμα δεν θα μπορούσε να έχει ανακαλυφθεί ή όταν το εξάρτημα τοποθετήθηκε σύμφωνα με το εγχειρίδιο του παραγωγού.<sup>66</sup>

Τέλος δεν αποκλείεται και ευθύνη του αγοραστή για ελαττώματα του πλοίου. Ενδιαφέρουσα είναι η ακόλουθη υπόθεση.

### **The Amoco Cadiz**

Το VLCC Amoco Cadiz λόγω βλάβης στο πηδάλιο προσάραξε στις γαλλικές ακτές και προκάλεσε μόλυνση. Οι Γάλλοι ενάγοντες άσκησαν αγωγή στον κατασκευαστή του πλοίου και τον πλοιοκτήτη για περισσότερα από 2.000.000.000 Δολάρια ΗΠΑ. Απεδείχθη ότι πέντε καρφιά 7 εκατοστών έκαστο έσπασαν λόγω πίεσης και κάποια, μάλιστα, από αυτά ήταν κατώτερα των προδιαγραφών. Το αναλυτικό σχέδιο προδιαγραφών ανήκε στον κατασκευαστή, ένα πολύ αναγνωρισμένο ναυπηγείο. Το σχέδιο, όμως, είχε επιπλέον ελεγχθεί και εγκριθεί από τον Αμερικανικό Νηογνώμονα και Ναυπηγό της επιλογής των πλοιοκτητών. Το σχέδιο ήταν, επίσης, standard για πλοία αυτής της κατηγορίας. Ο Πλοιοκτήτης, όμως, με σκοπό την εξοικονόμηση χρημάτων είχε καθυστερήσει τη συντήρηση του πηδαλίου.

Αποφασίστηκε ότι ναυπηγείο και κατασκευαστής ευθύνονταν από κοινού τόσο για μη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές και κακή συντήρηση αλλά και για κακή σχεδίαση και κατασκευή. Ο πλοιοκτήτης κρίθηκε επιπλέον υπεύθυνος για το ότι δεν είχε φροντίσει να υπάρχει διαθέσιμο υποκατάστατο σύστημα πηδαλιούχησης.

---

<sup>66</sup> Υπόθεση Amoco Cadiz

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η απόκτηση πλοίου σαν επιχειρηματική απόφαση έχει πάμπολλες πτυχές και πρέπει να εξεταστεί από πολλές οπτικές γωνίες πριν πραγματοποιηθεί.

Η νομική πλευρά του ζητήματος παίζει και αυτή το ρόλο της σε αυτή την απόφαση.

Κατά το ελληνικό δίκαιο και παρά την κινητή φύση του το Πλοίο σαν νομική έννοια ρυθμίζεται κατά κανόνα από τις διατάξεις περί ακινήτων, γεγονός που υποδηλώνει την επιθυμία του νομοθέτη να «τακτοποιήσει» με ένα πιο πάγιο τρόπο δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτό το μεγάλης αξίας περιουσιακό στοιχείο.

Τα κριτήρια μιας τέτοιας απόφασης είναι πολλά και έχουν όλα τόσο νομική όσο και οικονομική/εμπορική χροιά.

Το πρώτο ζήτημα που θα απασχολήσει έναν επιχειρηματία που εκδηλώνει ενδιαφέρον για επένδυση στο χώρο της ναυτιλίας είναι η επιλογή ανάμεσα σε πλοίο μεταχειρισμένο ή καινούριο.

Η απόφαση αυτή έχει νομικές προεκτάσεις με την έννοια ότι η σύμβαση πωλήσεως μεταχειρισμένου πλοίου και η σύμβαση ναυπηγήσεως αποτελούν δύο εντελώς διαφορετικά νομικά περιβάλλοντα για την έννομη σχέση που δημιουργείται και τους τρόπους που αυτή μπορεί να εξελιχθεί.

Και από εμπορικής απόψεως, όμως, η επιλογή μεταχειρισμένου ή νεόχτιστου πλοίου είναι πολύ σημαντική. Σε ανθηρές συνθήκες ναυλαγοράς και αυξημένης ζήτησης χωρητικότητας το να αποκτήσει κανείς ένα μεταχειρισμένο πλοίο είναι, ίσως, πιο σοφή επιχειρηματική απόφαση γιατί δίνεται η δυνατότητα άμεσης απόκτησής του και εκμετάλλευσης των υψηλών ναύλων.

Αντιστρόφως, η επιλογή να παραγγείλει κανείς νέα πλοία είναι πιο σωστή σε μία εποχή που η αγορά ναύλων έχει χαμηλές σταθερά τάσεις, καθώς ο χρόνος που θα μεσολαβήσει από την παραγγελία μέχρι την ολοκλήρωση του πλοίου, θα δώσει τη δυνατότητα στον ναυτιλιακό επιχειρηματία να διαθέσει προς ναύλωση το πλοίο του τη στιγμή που οι ναύλοι θα έχουν ανοδικές τάσεις και η ζήτηση χωρητικότητας θα είναι αυξημένη.

Σημαντικό είναι να υπογραμμιστεί στο σημείο αυτό ότι είτε η μία είτε η άλλη απόφαση ενέχει πάντα το ρίσκο όλων των επιχειρηματικών αποφάσεων και γι' αυτό

ακριβώς το λόγο η προσεκτική εκτίμηση των τάσεων της αγοράς με βάση έγκυρα ιστορικά και οικονομικά στοιχεία κρίνεται άκρως απαραίτητη. Με άλλα λόγια, σημαντικό είναι να μπορεί κανείς να «διαβάσει» την αγορά και να την προβλέψει ούτως ώστε να κινηθεί ανάλογα.

Ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο-κριτήριο είναι το αν το κεφάλαιο για την αγορά του πλοίου θα διατεθεί από ίδια περιουσιακά στοιχεία του ενδιαφερόμενου ή θα μεσολαβήσει τραπεζική χρηματοδότηση, η οποία είναι δύσκολο να επιτευχθεί σε κακές οικονομικές συγκυρίες, όπως είναι η παρούσα. Γεγονός είναι, πάντως, ότι η προτίμηση του μεγαλύτερου ποσοστού των επιχειρηματιών της ναυτιλίας είναι η χρηματοδότηση-ακόμα και αν υπάρχουν τα απαραίτητα κεφάλαια. Ο λόγος είναι ότι επιθυμούν να διατηρήσουν ή βελτιώσουν την όποια ρευστότητα κεφαλαίων διαθέτουν και ως εκ τούτου να είναι επιχειρηματικά πιο ευέλικτοι. Αξίζει, δε, στο σημείο αυτό να σημειωθεί σχετικά ότι λόγω αυτής της κακής παγκόσμιας οικονομικής συγκυρίας και των συνεχών εναλλαγών στο τραπεζικό τοπίο, με παραδοσιακούς χρηματοδότες της ναυτιλίας να αποχωρούν από τη συγκεκριμένη αγορά, υπάρχει μία στροφή του εφοπλισμού σε ασιατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα τα οποία, όπως φαίνεται, θα παίξουν σημαντικό ρόλο τα επόμενα χρόνια στο χάρτη των ναυτιλιακών επενδύσεων.

Το θεσμικό, νομικό και φορολογικό πλαίσιο του πλοίου είναι μία ακόμη πτυχή της απόφασης που αφορά την απόκτησή του και συνδέεται, ως επί το πλείστον, με την επιλογή της σημαίας. Η κυρίαρχουσα τάση είναι να επιλέγονται οι γνωστές σημαίες «ευκαιρίας» οι οποίες παρέχουν ένα σταθερό και πολύ φιλικό φορολογικό περιβάλλον.

Το καθεστώς που επιφυλάσσει η ελληνική πραγματικότητα δεν θα λέγαμε ότι είναι ιδιαίτερα «γοητευτικό» για κάποιον που επιθυμεί να επενδύσει στη ναυτιλία.

Αποθαρρυντικούς παράγοντες αποτελούν η πολυνομία, η γραφειοκρατία και το ασταθές φορολογικό περιβάλλον, ιδίως κατά τα τελευταία αυτά χρόνια που η οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή του τόπου βιώνουν την ιστορική αυτή κρίση.

Συγκεκριμένα, δεν υπάρχει ενιαίο νομοθετικό πλαίσιο για το Πλοίο αλλά ένα πλήθος διατάξεως διάσπαρτων σε νομοθετήματα που ρυθμίζουν ποικίλα θέματα. Η μελέτη των εν λόγω διατάξεων είναι απαιτητική διαδικασία ακόμα και για έναν επιστήμονα του δικαίου.

Η γραφειοκρατία του ελληνικού δημοσίου και η σπατάλη πολύτιμου χρόνου που αυτή συνεπάγεται είναι ένας ακόμη αποθαρρυντικός παράγοντας για τον επίδοξο επενδυτή.

Τέλος, συναφές με την πολυνομία και την γραφειοκρατία είναι και το ζήτημα της φορολογικής αστάθειας που αποτελεί εμπόδιο σε δύο βασικές διαδικασίες της επιχειρηματικότητας: στην αξιολόγηση του ρίσκου και την ανάλυση του κόστους μιας επένδυσης.

Μέσα από την παρούσα μελέτη επιδιώχτηκε στον βαθμό του εφικτού η παράθεση των κανόνων που διέπουν το νομικό, θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο της μεταβίβασης πλοίων στην Ελλάδα. Αυτό που επιβάλλεται να υπογραμμιστεί είναι ότι θα έπρεπε να αποτελεί πρωταρχικό σκοπό του Έλληνα νομοθέτη και απότερο στόχο κάθε σχετικής ρύθμισης, το σύνολο αυτών των κανόνων να κωδικοποιηθούν ώστε να οδηγήσουν στην σύνταξη διατάξεων ενός ενιαίου κώδικα ο οποίος και θα αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο για όσους εκδηλώνουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον για το ισχύον θεσμικό ή φορολογικό πλαίσιο που ρυθμίζει το πλοίο σαν νομική και οικονομική έννοια στην Ελλάδα. Αυτό θα καθιστούσε δυνατόν να εντοπιστούν και διορθωθούν αδυναμίες καθώς επίσης και να ενισχυθούν τα δυνατά σημεία των υπαρχόντων ρυθμίσεων που διέπουν το εξεταζόμενο με την παρούσα ζήτσημα.

Σε τελευταία ανάλυση, αυτό που θα έπρεπε να αναφερθεί με μία πρόθεση συγκριτικής προσέγγισης είναι ότι οι διατυπώσεις για τη μεταβίβαση του πλοίου είναι σημαντικά απλούστερες και γι' αυτό πιο αποτελεσματικές στους κόλπους του αγγλοσαξωνικού δικαίου. Η απουσία αυτών των χαρακτηριστικών από το ελληνικό θεσμικό εν γένει πλαίσιο του πλοίου έχει ως αποτέλεσμα τη νομοθετική και φορολογική αστάθεια που προαναφέρθηκαν. Κι αυτά είναι περιβάλλοντα που κάθε άλλο παρά επιθυμητά είναι από τους δραστηριοποιούμενους σε ένα χώρο όπου διακυβεύονται τέτοιας αξίας περιουσιακά στοιχεία, όπως είναι αυτός της ναυτιλίας.

## ΠΗΓΕΣ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αντάπασης Αντώνιος, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 2009
2. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003
3. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2000
4. Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999
5. Πουλαντζάς Νικόλαος, Ναυτικό Δίκαιο, εκδόσεις Σταμούλης, 2005
6. Ποταμιάνος Γ., «Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου-Ναυτικό, Πτωχευτικό», εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας, 1979
7. Αναστασόπουλος Γ., «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα 2005.
8. Γεωργακόπουλος Λεωνίδας, Ναυτικό Δίκαιο, Έκδοση Δίκαιο και Οικονομία, Π.Ν. Σάκκουλας 2006
9. Αντάπασης Αντώνιος, Κτήση Κυριότητας σε Ναυπηγούμενο Πλοίο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997
10. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, 2004
11. Κοροτζής Ιωάννης, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα
12. Αντάπασης Αντώνιος, Η σύμβαση του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση Πλοίων, Ανάλυση και ένταξη στην ελληνική έννομη τάξη, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1998
13. Αλιβιζάτος Β., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Σημειώσεις παραδόσεων, ΕΜΠ, Αθήνα 1998.
14. Τριανταφυλλάκης Γ. κ.α., «Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου», τόμος 3β, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2007.



15. Αντάπασης Αντώνιος, Το σύστημα φορολογίας των ελληνικών πλοίων, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 2001
16. Γιαννόπουλος Κωνσταντίνος, Πλοίο υπό ναυπήγηση και το φορολογικό καθεστώς του, Έκδοση Νομική Βιβλιοθήκη 2003
17. Χορτάτος Κ., Σύγχρονοι αντιλήψεις του διεθνούς δικαίου της θαλάσσης και η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών δια το δίκαιον της θαλάσσης του 1982,1993
18. Η προστασία των ναυτικών δανειστών, 1ο Συνέδριο ναυτικού δικαίου, έκδοση Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς, 1994. Στον τόμο αυτόν δημοσιεύονται οι εξής ελληνικές μελέτες: Α. Γεωργακόπουλου, Τα σύγχρονα προβλήματα προστασίας δανειστών του πλοίου, σ.30, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η προστασία των δανειστών στις ναυτιλιακές εταιρίες με την παραμέριση της νομικής προσωπικότητας, σ.44, Φ. Χριστοδούλου, Το πλοίο ως ιδιαίτερο στοιχείο της περιουσίας του πλοιοκτήτη ,σ. 86,Σ. Βρέλλη, Η προστασία των ναυτικών δανειστών και το ελληνικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, σ. 106. Φ.Δωρή, Η νομική θέση των δανειστών του πλοίου σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητάς του, σ. 305, Π. Σωτηρόπουλου, Ζητήματα σχετικά με τη ναυτική υποθήκη, σ. 361, Ι. Ρόκα, Εξασφάλιση και ασφάλιση των ναυτικών δανειστών, σ. 395, Α. Αντάπασης, Εκμετάλλευση πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών, σ. 437.
19. Ρόκα Ι., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 1994.
20. Χαμηλάκης Ν., Εγχειρίδιο νηολογίων, ναυτικών υποθηκολογιών και βιβλίο κατασχέσεως πλοίων,1995
21. Ζωγραφάκης Χ., Ναυτιλιακές αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων και σχετικές διεθνείς συμβάσεις, 1996
22. Βαϊκούσης Κ., Διεθνές θαλάσσιο δίκαιο, 1998

## **ΜΕΛΕΤΕΣ**

1. Αβραμέα Π. Memorandum of Agreement NSF 1993, Επιθ. Ναυτ. Δικ. 1994
2. Κιάντου-Παμπούκη Α., Η προστασία των δανειστών στις ναυτιλιακές εταιρίες με παραμερισμό της νομικής προσωπικότητας, Αρμ., 1993
3. Πασσιά Π., Το νέο δίκαιο του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Μια πρώτη προσέγγιση, Πειρ.Ν.1992

4. Κιάντου-Παμπούκη Α., Απαγόρευση απόπλου συντηρητικώς κατεσχημένου πλοίου, Αρμ. 1995
5. Ρεδιάδης Δ., Shipowners' limitation of liability and conflict of laws in time, RHDI, 1992
6. Γκολογκίνα-Οικονόμου Ελ., Ελληνική ναυτιλιακή νομοθετική υποδομή. Ανάγκη ανανέωσης του ελληνικού ναυτικού δικαίου, Αρμ.1996
7. Παμπούκης Κ., Ζητήματα συμπλοιοκτησίας, Αρμ.1996
8. Καραγκουνίδης Α., Σύγκρουση πλοίων ΕπισκΕΔ 1998
9. Κιάντος Β., Μερικές σκέψεις σχετικές με τη δυνατότητα εγκαταλείψεως στον ασφαλιστή της απαιτήσεως για την παραχώρηση εκμεταλλεύσεως του πλοίου και της απαιτήσεως του ναύλου, ΕπισκΕΔ 1998
10. Παμβορίδης Γ. , International law and its impact on private shipping law, RHDI, 1997,σ.183
11. Θεωδορακόπουλος Γ. , Νομικά ζητήματα από την κατάταξη απαιτήσεων επί πλειστηριασμού πλοίου, ΕΝΔ 97,1
12. Κεραμέας Κ.Δ. , Δωσιδικία της εκτελέσεως του ναυπηγούμενου πλοίου κατά την Σύμβαση των Βρυξελλών, ΕΝΔ 22,427
13. Μητσόπουλος Γ. -Κ. Κεραμέας Κ.Δ., Η απαγόρευση διαθέσεως του εκπλειστηριαζόμενου πλοίου ως νομικό ελάττωμα, ΕΝΔ 23,1
14. Βαρότση-Χριστοδούλου Η. , Τα διεθνή ή "παράλληλα" Νηολόγια, ΠειρΝ 1996, 385

#### **ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ, ΒΑΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

1. Φορολογική Επιθεώρηση, 2004
2. Ισηγορία 6/2006
3. Πληροφοριακό Έντυπο Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, 2013
4. Πληροφοριακό Έντυπο Υπουργείου Οικονομικών, 2013

5. 6ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2007
6. lawdb.intrasoftnet.com , βάση δεδομένων ΝΟΜΟΣ

#### **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Ship Sale and Purchase (Lloyd's Shipping Law Library): Iain Goldrein, Matt Hannaford, Paul Turner, 2012
2. Ship Registration: Law and Practice, , By Richard Coles, Edward Watt, 2009
3. London Maritime Arbitration, , By Clare Ambrose, Karen Maxwell, Angharad Parry, 2009
4. Marine Insurance Legislation, , By Robert Merkin, 2010
5. Berlingieri of Arrest of Ships, , By Francesco Berlingieri, 2011
6. Admiralty Jurisdiction and Practice, , By Nigel Meeson, John Kimbell, 2011
7. The Law of Shipbuilding Contracts, , By Simon Curtis, 2012

#### **ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ/ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

1. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Ν. 3816/1958 (Παράρτημα 1)
2. Ν.Δ. 187/1973
3. Ν. 3220/2004
4. Ν. 2859/2008
5. Ν. 2961/2001
6. Ν. 27/1975 (Παράρτημα 2)
7. Ν. 4110/2013 (Βλ. άρθρο 24 ως Παράρτημα 3)
8. Ν.4223/2013 (Βλ. άρθρο 14 ως Παράρτημα 4)
9. Ν. 4111/2013 (Βλ. άρθρο 43 ως Παράρτημα 5)
10. Ν. 4141/2013 (Βλ. άρθρο 45 ως Παράρτημα 6)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις  
τῆ 28 Φεβρουαρίου 1958

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Ἀριθμὸς φύλλου 32

ΝΟΜΟΣ ὑπ' ἀριθ. 3816.

Περὶ κινήσεως τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

ΠΑΥΛΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐψησάμενοι ὁμοφώνως μετὰ τῆς Βουλῆς, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον μόνον.

Κυροῦται ἐν ὅλῳ ὁ ὑπὸ τῆς δυνάμει τοῦ εἰδικοῦ νόμου 755 ]1948 καὶ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 45668 ]4035 ]7-9-1948 κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Δικαιοσύνης καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συσταθείσης Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς συνταχθεῖς Κώδιξ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἔχων οὕτω :

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣ

Περὶ πλοίων καὶ πλοιοκτησίας

Ἄρθρον 1.

Πλοῖον, κατὰ τὴν ἐννοίαν τοῦ παρόντος νόμου, εἶναι πᾶν σκάφος, χωρητικότητος καθαρᾶς τοῦλάχιστον δέκα κόρων προωρισμένον ὅπως κινῆται αὐτοδυνάμως ἐν θαλάσῃ.

Αἱ διατάξεις τῶν τρίτου, τετάρτου, ἕκτου, ἑβδόμου, δωδεκάτου, δεκάτου τρίτου καὶ δεκάτου τετάρτου τίτλων τοῦ παρόντος νόμου ἐφαρμόζονται ἀναλόγως καὶ ἐπὶ παντὸς ἄλλου πλωτοῦ ναυπηγήματος.

Ἄρθρον 2.

Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ἐγγράφεται εἰς νηολόγιον τοῦ κράτους.

Ἡ πρᾶξις τῆς νηολογήσεως ἀναγράφει τὸ ὄνομα καὶ τὴν ἰθαγένειαν τοῦ πλοιοκτήτου, διορισμὸν ἀντικλήτου κατοικοῦντος ἐν Ἑλλάδι, τὸν τίτλον κτήσεως τῆς κυριότητος, τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου, τὸ διεθνὲς σῆμα, τὰς ἐπὶ τῇ βάσει ἐπίσημου καταμετρήσεως διαστάσεις καὶ χωρητικότητα, τὸ εἶδος τῆς κινητηρίου δυνάμεως, προκειμένου δὲ περὶ μηχανοκινήτου πλοίου καὶ τὴν δύναμιν τῆς μηχανῆς.

Ἡ πρᾶξις τῆς νηολογήσεως χρονολογεῖται καὶ ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ φύλακος τοῦ νηολογίου.

Κεχωρωμένον ἀντίγραφον τοῦ τίτλου τῆς κυριότητος κατατίθεται καὶ τηρεῖται παρὰ τῷ φύλακι τοῦ νηολογίου.

Ἄρθρον 3.

Ἡ πρᾶξις τῆς νηολογήσεως εἶναι ἀκυρος ἐὰν ἐξ αὐτῆς δὲν προκύπτῃ ἡ ταυτότης τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 4.

Δύναται νὰ νηολογηθῇ καὶ τὸ ναυπηγούμενον πλοῖον.

Ἡ πρᾶξις τῆς νηολογήσεως ἀναγράφει τὸ ναυπηγεῖον καὶ τὸν τόπον τῆς ναυπηγήσεως, τὸ ὄνομα καὶ τὴν ἰθαγένειαν

τοῦ προσώπου διὰ λογαριασμὸν τοῦ ὁποῦ ναυπηγεῖται τὸ πλοῖον, διορισμὸν ἀντικλήτου κατοικοῦντος ἐν Ἑλλάδι, τὴν ὄλην ἐξ ἧς κατασκευάζεται τὸ πλοῖον, τὸ ὄνομα αὐτοῦ ὡς καὶ τὰς προβλεπομένας διαστάσεις καὶ χωρητικότητας, τὸ εἶδος τῆς κινητηρίου δυνάμεως, προκειμένου δὲ περὶ μηχανοκινήτου πλοίου, τὸ εἶδος καὶ τὴν δύναμιν τῆς μηχανῆς.

Ἄρθρον 5.

Ἐπὶ συμβάσεως ναυπηγήσεως, ἐκτὸς ἀντιθέτου συμφωνίας, ἐφαρμόζονται αἱ περὶ μισθώσεως ἔργου διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, πλὴν τῶν ἄρθρων 683, 693 καὶ 695.

Ἄρθρον 6.

Πρὸς μεταβίβασιν τῆς κυριότητος πλοίου ἀπαιτεῖται συμφωνία μετὰ τοῦ κυρίου καὶ τοῦ ἀποκτῶντος ὅτι διὰ νόμιμον τινα αἰτίαν μετατίθεται εἰς αὐτὸν ἡ κυριότης. Ἡ συμφωνία γίνεται ἐγγράφως καὶ ὑποβάλλεται εἰς καταχώρισιν ἐν τῷ νηολογίῳ.

Ἄνευ τῆς κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον ἐγγραφῆς δὲν ἐπέρχεται ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 7.

Ἡ διάταξις τοῦ προηγούμενου ἄρθρου ἐφαρμόζεται ἐπὶ τοῦ ναυπηγούμενου πλοίου, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἔχει νηολογηθῆ.

Ἄρθρον 8.

Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 1192 ἕως 1195, 1197 καὶ 1199 ἕως 1204 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

Ἄρθρον 9.

Τὸ δίκαιον τῆς πολιτείας, ἧς τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον, ρυθμίζει τὰ ἐπ' αὐτοῦ ἐμπράγματα δικαιώματα.

ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΣ

Περὶ συμπλοιοκτησίας.

Ἄρθρον 10.

Ὅταν συγκύριοι πλοίου συνεχμεταλλεύωνται αὐτὸ (συμπλοιοκτησία), ἐκτὸς ἐναντίας ἐγγράφου συμφωνίας, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος τίτλου.

Ἄρθρον 11.

Αἱ ἀποφάσεις ἐπὶ ζητημάτων ἀφορούντων τὴν συμπλοιοκτησίαν λαμβάνονται κατὰ πλειοψηφίαν τοῦ συνόλου τῶν μερῶν.

Ἄρθρον 12.

Ἐάν, συνεπείᾳ μὴ ἐπιτεύξεως πλειοψηφίας, δυσχεραίνεται οὐσιωδῶς ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου, τὸ δικαστήριον, ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ παντὸς συμπλοιοκτήτου καὶ μετὰ κλήσιν ὄλων

τῶν συμπλοιοκτητῶν, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι εὐχερές, δύναται νὰ διατάξῃ τὴν ἀναγκαστικὴν ἐκποίησην τοῦ πλοίου ἢ τὸν διορισμὸν προσωρινοῦ διαχειριστοῦ.

Ἄρθρον 13.

Ἡ διαχείρισις τῆς συμπλοιοκτησίας δύναται ν' ἀνατεθῇ εἰς ἓν ἢ πλείονα πρόσωπα, συμπλοιοκτῆτας ἢ μὴ.

Ἐὰν ἡ διαχείρισις ἀνετέθη διὰ συμβάσεως εἰς συμπλοιοκτῆτην, δύναται αὕτη ν' ἀνακληθῇ ἐφ' ὅσον συντρέχῃ σπουδαῖος λόγος, ἀποφασίσουν δὲ περὶ τούτου συμπλοιοκτῆται συγκεντροῦντες τὰ δύο τρίτα τῶν μερίδων.

Ἡ διάταξις τοῦ ἁρθροῦ 69 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, ἐφαρμόζεται ἀναλόγως.

Ἄρθρον 14.

Ὁ διορισμός, ἡ παραίτησις ἢ ἡ ἀνάκλησις τοῦ διαχειριστοῦ ἀντιτάσσονται κατὰ τῶν τρίτων μόνον ἀφ' ἧς σημειωθῶν εἰς τὸ νηολόγιον.

Ἄρθρον 15.

Ἡ πλειοψηφία τῶν συμπλοιοκτητῶν δύναται νὰ δίδῃ ὁδηγίας εἰς τὸν διαχειριστὴν, ὑποχρεούμενον νὰ τὰς ἀκολουθήσῃ.

Ἄρθρον 16.

Ἐναντι τῶν τρίτων ὁ διαχειριστὴς ἔχει ἐξουσίαν νὰ προβαλῇ εἰς πᾶσαν ἐνέργειαν ὡς καὶ εἰς πᾶσαν δικαιοπραξίαν συμφυῆ πρὸς τὴν διαχείρισιν τῆς συμπλοιοκτησίας.

Ὁ διαχειριστὴς κατὰ τὴν αὐτὴν ἔκτασιν ἐκπροσωπεῖ τοὺς συμπλοιοκτῆτας ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων.

Περιορισμὸς τῆς ἐξουσίας τοῦ διαχειριστοῦ δὲν ἰσχύει ἐναντι τῶν τρίτων.

Ἄρθρον 17.

Πλείονες διαχειρισταὶ ἐνεργοῦν ἐκ συμφώνου.

Ἄρθρον 18.

Ἡ ὑπὸ τοῦ διαχειριστοῦ, ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς ἐξουσίας αὐτοῦ συναφθεῖσα δικαιοπραξία, ἐνεργεῖ ὑπὲρ καὶ κατὰ τῶν συμπλοιοκτητῶν, καὶ ἂν ἔτι οὗτοι δὲν κατονομάζωνται ἐν αὐτῇ.

Ἄρθρον 19.

Ὁ πλοίαρχος ἀκολουθεῖ τὰς ὁδηγίας μόνον τοῦ διαχειριστοῦ.

Ἄρθρον 20.

Ἐὰν ληφθῇ ἀπόφασις περὶ ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου εἰς μεγάλην ἔκτασιν ἢ περὶ καταβολῆς δι' ἢν χωρεῖ ἢ κατὰ τὰ ἄρθρα 85 ἐπ. παραχώρησις, πᾶς μὴ συναινέσας συμπλοιοκτῆτης δύναται ν' ἀπαλλαγῇ τῆς πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς ἀποφάσεως ταύτης ὑποχρεώσεώς του, διαθέτων ἄνευ ἀποζημιώσεως τὴν μερίδα του ὑπὲρ τῶν λοιπῶν συμπλοιοκτητῶν κατὰ λόγον τῶν μερίδων τῶν.

Ἄρθρον 21.

Συμπλοιοκτῆτης, ὅστις εἶναι καὶ μέλος τοῦ πληρώματος, δικαιούται, ἐὰν ἀπολυθῇ, νὰ ζητήσῃ ὅπως οἱ λοιποὶ συμπλοιοκτῆται ἐξαγοράσουν τὴν μερίδα του. Τὸ τίμημα καθορίζεται ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου, μετὰ γνωμοδότησιν πραγματογνωμόνων. Ἡ κυριότης δὲν μεταβιβάζεται πρὸ τῆς καταβολῆς τοῦ τιμήματος.

Ἄρθρον 22.

Ὁ διαχειριστὴς ὑποχρεοῦται νὰ τηρῇ ἴδια βιβλία περὶ τῆς διαχείρισεως τῆς συμπλοιοκτησίας καὶ νὰ φυλάττῃ τὰ δικαιολογητικὰ τῆς διαχείρισεως ἑγγραφα.

Πᾶς συμπλοιοκτῆτης δικαιούται νὰ λαμβάνῃ γνῶσιν τῆς πορείας τῶν ὑποθέσεων τῆς συμπλοιοκτησίας, νὰ ἐξετάσῃ τὰ βιβλία καὶ τὰ ἑγγραφα, ὡς καὶ νὰ καταρτίσῃ περίληψιν τῆς περιουσιακῆς καταστάσεως τῆς συμπλοιοκτησίας. Ἀντίθετος συμφωνία εἶναι ἄκυρος.

Ἄρθρον 23.

Ὁ διαχειριστὴς ὑποχρεοῦται νὰ λογοδοτῇ ἐν παντὶ χρόνῳ κατ' ἀπόφασιν τῆς πλειοψηφίας, πάντως δ' ἀπαξ τοῦ ἔτους.

Ὁ διαχειριστὴς ὑποχρεοῦται νὰ λογοδοτῇ καὶ πρὸς ἓνα ἕκαστον τῶν συμπλοιοκτητῶν ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ του.

Τὸ δικαίωμα πρὸς ἀμφισβήτησιν τῆς λογοδοσίας ἀποσβέννυται ἅμα τῇ συμπληρώσει ἔτους ἀπὸ τῆς ἐγκρίσεώς της ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας.

Ἄρθρον 24.

Οἱ συμπλοιοκτῆται μετέχουν εἰς τὰ κέρδη καὶ τὰς ζημίας κατ' ἀναλογίαν τῆς μερίδος ἑκάστου.

Οἱ λογαριασμοὶ κλείονται καὶ τὰ κέρδη διανέμονται εἰς τὸ τέλος ἑκάστου ἡμερολογιακοῦ ἔτους.

Ἀπαγορεύεται κατὰ πᾶσαν διανομὴν κερδῶν ἢ κράτησις οἰοῦδηποτε ποσοῦ πλὴν τῶν ἀπαραιτήτων πρὸς κάλυψιν τῶν τρεχουσῶν ἀναγκῶν τῆς συμπλοιοκτησίας, ὡς καὶ τῆς ἔτησις ἀναλογίας ἐπὶ τῶν περιοδικῶν δαπανῶν διατηρήσεως τῆς κλάσεως τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 25.

Οἱ συμπλοιοκτῆται ἐναντι τῶν τρίτων εὐθύνονται κατὰ λόγον τῆς μερίδος τῶν.

Ἄρθρον 26.

Ἐκαστος συμπλοιοκτῆτης ὑποχρεοῦται νὰ συνεισφέρῃ κατ' ἀναλογίαν τῆς μερίδος του εἰς τὰς δαπάνας τῆς συμπλοιοκτησίας.

Συμπλοιοκτῆτης προκαταβαλὼν εἰσφοράν βαρύνουσαν ἄλλον συμπλοιοκτῆτην, δικαιούται εἰς τόκους ἀπὸ τῆς καταβολῆς καθὼς καὶ εἰς τὰ ἀσφάλιστρα, ἐὰν τυχὸν ἠσφάλισε τὸ σχετικὸν πρὸς τὴν ἀπαίτησιν συμφέρον του.

Ἄρθρον 27.

Ὁ θάνατος συμπλοιοκτῆτου δὲν ἐπιφέρει τὴν λύσιν τῆς συμπλοιοκτησίας. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ ἐπὶ πτωχεύσεως ἢ περιελεύσεως εἰς ἀνικανότητα πρὸς δικαιοπραξίαν.

Ἄρθρον 28.

Ἐκαστος τῶν συμπλοιοκτητῶν ἐκποιεῖ ἐλευθέρως τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου μερίδα του, ἢ δὲ ἐκποιήσῃ ἐνεργεῖ ἐναντι τῶν λοιπῶν συμπλοιοκτητῶν ἀφ' ἧς ἐγνωστοποιήθη εἰς αὐτοὺς ἢ τὸν διαχειριστὴν.

Ὁ ἀποκτῶν ὑπεισέρχεται αὐτοδικαίως εἰς τὴν περὶ συμπλοιοκτησίας σύμβασιν.

Ὁ μεταβιβάσας καὶ ὁ ἀποκτῶν εὐθύνονται εἰς ὁλόκληρον διὰ τὰς μέχρι τῆς γνωστοποιήσεως τῆς ἐκποιήσεως ἀναληφθείσας ὑποχρεώσεις.

Ὁ ἀποκτῶν δύναται νὰ προβῇ εἰς παραχώρησιν τῆς μερίδος του, κατὰ τὰ ἐν ἄρθρῳ 85 ἐπ. ὀριζόμενα διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ προηγουμένου ἑδαφίου.

Ἄρθρον 29.

Συμβατικὴ ἐκποίησης μερίδος πλοίου ἐπιφέρουσα ἀποβολὴν τῆς ἑλληνικῆς σημαίας εἶναι ἄκυρος, γενομένη ἄνευ συναινέσεως συμπλοιοκτητῶν συγκεντροῦντων τὰ τέσσαρα πέμπτα τῶν μερίδων. Ἡ συναινέσις παρέχεται δι' ἐγγράφου φέροντος βεβαίαν χρονολογίαν.

Ἄρθρον 30.

Κατ' ἀπόφασιν τῆς πλειοψηφίας τῶν τεσσάρων πέμπτων τῶν μερίδων ἢ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων καὶ μετ' ἄδειαν τοῦ δικαστηρίου, τὸ πλοῖον δύναται νὰ ὑποθηκευθῇ.

Συμπλοιοκτῆτης δὲν δύναται νὰ ὑποθηκεύσῃ τὴν μερίδα του ἄνευ συναινέσεως τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων. Ἡ συναινέσις παρέχεται δι' ἐγγράφου φέροντος βεβαίαν χρονολογίαν.

Ἄρθρον 31.

Συμπλοιοκτῆται συγκεντροῦντες τὰ τέσσαρα πέμπτα τῶν μερίδων δύναται νὰ ἐκποιήσουν ὁλόκληρον τὸ πλοῖον.

Ἡ ἐπὶ τοῦ ὑπολοίπου κυριότης μεταβιβάζεται ἀφ' ἧς τὸ ἀναλογοῦν τίμημα καταβληθῇ εἰς τὸν δικαιούχον ἢ κατατεθῇ εἰς δημοσίαν κατάθεσιν.

## "Αρθρον 32.

Συμπλοιοκτῆται συγκεντροῦντες τὸ ἥμισυ τῶν μερίδων δύναται νὰ ἐκποιήσουν τὸ πλοῖον ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ μετ' ἄδειαν τοῦ δικαστηρίου.

Συμπλοιοκτῆται συγκεντροῦντες τὸ ἐν τέταρτον δύναται νὰ ζητήσουν ὅπως τὸ δικαστήριον ἐπιτρέψῃ τὴν ἐκποίησιν τοῦ πλοίου ἐὰν ὑπάρχῃ σπουδαῖος λόγος.

Πᾶς συμπλοιοκτῆτης δύναται νὰ ζητήσῃ ὅπως τὸ δικαστήριον ἐπιτρέψῃ τὴν ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ ἐκποίησιν τοῦ πλοίου, ἐὰν τοῦτο κατέστη ἀνίκανον πρὸς πλοῦν.

## "Αρθρον 33.

Ὁ πλειστηριασμός ἐνεργεῖται ἐντὸς ἐξαμήνου ἀπὸ τῆς τελεσιδικίας τῆς ἀποφάσεως.

Ἐὰν τὸ πλοῖον διατελῇ ὑπὸ ναύλωσιν τὸ δικαστήριον δύναται νὰ διατάξῃ ὅπως ἡ ἐκποίησις γίνῃ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

## "Αρθρον 34.

Ὁ πλειστηριασμός γίνεται εἰς τὸν τόπον ἐνθα ναυλοχεῖ τὸ πλοῖον ἢ εἰς ἄλλον τόπον ὀριζόμενον ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς περὶ ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεως πλοίων διατάξεις.

Ἐὰν τὸ δικαστήριον διατάξῃ τὴν ἐνέργειαν τοῦ πλειστηριασμοῦ εἰς τόπον διάφορον ἐκείνου ἐνθα τὸ πλοῖον ναυλοχεῖ, δύναται συνάμα νὰ διατάξῃ τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν τόπον τοῦ πλειστηριασμοῦ.

## "Αρθρον 35.

Διὰ τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν συμπλοιοκτῆσιαν διαφορὰς ἀρμόδιον εἶναι καὶ τὸ δικαστήριον τοῦ λιμένος νηολογήσεως τοῦ πλοίου.

## "Αρθρον 36.

Συμπλοιοκτῆσια δύναται νὰ ὑπάρξῃ καὶ ἐπὶ πλοίου ναυπηγουμένου, ἐφαρμοζομένων ἀναλόγως τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος τίτλου.

## ΤΙΤΛΟΣ ΤΡΙΤΟΣ

## Περὶ πλοίαρχου.

## "Αρθρον 37.

Ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ πλοίαρχου, συνομολογουμένη μετὰ τοῦ πλοιοκτῆτου ἢ τοῦ εἰδικῶς ἐξουσιοδοτημένου ἀντιπροσώπου του, συντελεῖται διὰ τῆς ἐγγραφῆς εἰς τὸ ναυτολόγιον.

## "Αρθρον 38.

Ὁ πλοιοκτῆτης δύναται κατὰ πάντα χρόνον νὰ καταγγεῖλῃ τὴν σύμβασιν, μὴ ὑποχρεούμενος νὰ τηρήσῃ προθεσμίαν καταγγελίας. Ἐναντὶα συμφωνία εἶναι ἄκυρος.

Ὁ πλοιοκτῆτης, καταγγέλων τὴν σύμβασιν, ἐλλείψει ἐναντίας συμφωνίας, δὲν ὑποχρεοῦται εἰς ἀποζημίωσιν.

## "Αρθρον 39.

Ὁ πλοίαρχος καταρτίζει τὸ πλήρωμα καὶ συνομολογεῖ τὰς συμβάσεις ναυτολογήσεως, λαμβάνων ὑπ' ὄψιν τὰς ὁδηγίας τοῦ πλοιοκτῆτου ἢ τοῦ ἀντιπροσώπου αὐτοῦ.

## "Αρθρον 40.

Ὁ πλοίαρχος εὐθύνεται διὰ πᾶν πταῖσμα.

## "Αρθρον 41.

Ὁ πλοίαρχος συντάσσει τὸ ἡμερολόγιον γεφύρας, ἐπιμελεῖται δὲ τῆς ἀκριβοῦς τηρήσεως τῶν ἡμερολογίων μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου.

Τὸ ἡμερολόγιον γεφύρας περιλαμβάνει τὰς ναυτικὰς καὶ μετεωρολογικὰς ἐνδείξεις ὡς καὶ ἐκθεσιν παντὸς οὐσιώδους περιστατικοῦ. Αἱ ἐγγραφαὶ γίνονται καθ' ἐκάστην καὶ ὑπογράφονται ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου.

Τὸ ἡμερολόγιον μηχανῆς τηρεῖται ὑπὸ τοῦ πρώτου μηχανικοῦ, τὸ δὲ τοῦ ἀσυρμάτου ὑπὸ τοῦ πρώτου ἀσυρματιστοῦ.

## "Αρθρον 42.

Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἔχῃ ἐν τῷ πλοίῳ πάντα τὰ κεκανονισμένα ναυτιλιακὰ ἐγγράφα καὶ βιβλία, ἴδια δὲ τὸ ἐγγράφον ἐθνικότητος τοῦ πλοίου, τὸ πιστοποιητικὸν πλωιμότητος, τὸ πρωτόκολλον καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου, τὸ ναυτολόγιον, τὸ ποινολόγιον, τὰ φορτωτικὰ ἐγγράφα, τὰ ἀποδεικτικὰ ἐκπληρώσεως τῶν τελωνειακῶν ὑποχρεώσεων, πιστοποιητικὸν περὶ τῶν ἐγγεγραμμένων ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑποθηκῶν καὶ κατασχέσεων

## "Αρθρον 43.

Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ κυβερνᾷ αὐτοπροσώπως τὸ πλοῖον κατὰ τὸν εἰς λιμένας, ὄρμους, διαύλους, διώρυγας καὶ ποταμούς εἰσπλου, διάπλου καὶ ἐκπλου.

## "Αρθρον 44.

Ὁ πλοίαρχος, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, δικαιούται νὰ χρησιμοποιήσῃ πᾶν ὅ,τι ἐκ τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀντικειμένων ἀναγκαῖοι πρὸς ἀποτροπὴν ἐπικειμένου κινδύνου. Ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 286 τοῦ Αστικοῦ Κώδικος περὶ ἀποζημιώσεως ἐφαρμόζεται ἀναλόγως.

## "Αρθρον 45.

Ἐὰν, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, προκύψῃ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου ἢ προμηθείας τροφίμων κα, ἐν γένει ἐφοδίων, ἢ ἐμφανισθοῦν ἄλλοι ἐπείγοντες λόγιοκαθίσταται δὲ ἀδύνατος ἢ μετὰ τῶν πλοιοκτῆτῶν συνεννόησις, ὁ πλοίαρχος, κατόπιν ἀδείας παρεχομένης ἐν Ἑλλάδι ὑπὸ τοῦ Προέδρου πρωτοδικῶν καὶ ἐν ἐλλείψει ὑπὸ τοῦ Εἰρηνοδίκου, ἐν τῇ ἄλλοδαπῇ δὲ ὑπὸ τῆς προξενικῆς καὶ ἐν ἐλλείψει ὑπὸ τῆς ἐπιτοπίας ἀρχῆς, δύναται νὰ πορισθῇ τὸ ἀναγκαῖον χρηματικὸν ποσόν, πωλῶν ἐκ τοῦ φορτίου ἢ δανειζόμενος ἐπ' ἐνεχύρω αὐτοῦ, ὡς ἐπίσης νὰ συνομολογήσῃ τὰς σχετικὰς συμβάσεις ἐπὶ πιστώσει.

## "Αρθρον 46.

Ἀπαγορεύεται εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ φορτῶνῃ ἐμπορεύματα δι' ἴδιον λογαριασμόν, ἀνευ ρητῆς ἐγγράφου ἀδείας τοῦ πλοιοκτῆτου, ἐπὶ ποινῇ ἀποζημιώσεως, ἥτις, ἐν πάσῃ περιπτώσει, δὲν δύναται νὰ καθορισθῇ εἰς ποσὸν μικρότερον τοῦ διπλασίου τοῦ ἀναλογοῦντος ναύλου.

## "Αρθρον 47.

Ὁ πλοίαρχος, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, δύναται, εἰς περίπτωσηιν ἐπείγουσης ἀνάγκης, ἐν ὀνόματι τοῦ πλοιοκτῆτου νὰ κοινοποιῇ ἐγγράφα, νὰ λαμβάνῃ συντηρητικὰ μέτρα καὶ νὰ ἐγείρῃ ἀγωγὴν διὰ πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον.

Ὁ πλοίαρχος, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς προηγουμένης παραγράφου, δύναται ἐν ὀνόματι τῶν φορτωτῶν νὰ λάβῃ συντηρητικὰ μέτρα.

Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ περὶ διοικήσεως ἄλλοτριων διατάξεις.

## "Αρθρον 48.

Ἐὰν τὸ πλοῖον εὑρίσκειται εἰς τόπον διάφορον τῆς κατοικίας τοῦ πλοιοκτῆτου, ἢ κοινοποιήσις διαδικαστικῶν ἢ ἐξωδίκων ἐγγράφων δύναται νὰ γίνῃ καὶ εἰς τὸν πλοίαρχον.

## "Αρθρον 49.

Ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται ὅπως ἐντὸς εἰκοσιτεσσάρων ὥρων ἀπὸ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ ἢ εἰς ἐνδιάμεσον λιμένα ἀναγκαστικῆς προσορμίσεως, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει ναυαγίου, ὑποβάλλῃ τὰ ἡμερολόγια τοῦ πλοίου ὡς καὶ τὸ ναυτολόγιον πρὸς θεώρησιν εἰς τὴν λιμενικὴν ἢ προξενικὴν ἀρχήν.



## \*Άρθρον 50.

Ἐὰν ὑπάρχουν ἑκτακτα συμβάντα ἐνδιαφέροντα τὸ πλοῖον, τοὺς ἐπιβαίνοντας καὶ τὸ φορτίον, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει, ἐπὶ πλέον, νὰ προβῆ, ἐντὸς εἰκοσιτεσσάρων ὥρῶν ἀπὸ τοῦ κατάπλου, εἰς σύνταξιν ἐκθέσεως ἐνώπιον τοῦ προέδρου πρωτοδικῶν ἢ ἐν ἐλλείψει πρωτοδικείου ἐνώπιον τοῦ εἰρηνοδίκου, εἰς λιμένα δὲ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐνώπιον τῆς ἐλληνικῆς προξενικῆς ἀρχῆς.

Ἡ ἐκθεσις δέον νὰ περιλαμβάνῃ ἰδίᾳ : τὸν λιμένα καὶ τὸν χρόνον τῆς ἀναχωρήσεως, τὴν τηρηθεῖσαν πορείαν τοῦ πλοίου, τοὺς κινδύνους οὓς διέτρεξε, τὰς λαβούσας χώραν ἀνωμαλίας ἐν τῷ πλοίῳ καὶ ἐν γένει πάντα τὰ κατὰ τὸν πλοῦν ἀξιωματικῶς περιστατικᾶ.

## \*Άρθρον 51.

Ὁ πρόεδρος, ὁ εἰρηνοδίκης ἢ ὁ προξενικός ὑπάλληλος ὀφείλει νὰ ἐξακριβώσῃ τὴν ἀλήθειαν τῶν ἐκτιθεμένων, προβαίνων ἀμελλητὶ εἰς πᾶσαν ἀναγκαίαν ἐνέργειαν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐπιτρέπεται ἀνταπόδειξις.

## \*Άρθρον 52.

Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ διατάξεις περὶ πληρώματος, ἐφ' ὅσον προσαρμόζονται εἰς τὴν φύσιν τοῦ λειτουργήματος τοῦ πλοίαρχου.

## ΤΙΤΛΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΣ

## Περὶ πληρώματος.

## \*Άρθρον 53.

Ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως συνομολογεῖται μετὰ τοῦ πλοίαρχου, συντελεῖται δὲ διὰ τῆς ἐγγραφῆς αὐτῆς εἰς τὸ ναυτολόγιον.

Ἡ ἐγγραφή ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ λιμενάρχου ἢ τοῦ προξένου.

## \*Άρθρον 54.

Ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως περιέχει :

- α) τὸ ὄνομα τοῦ ναυτολογουμένου, τὸν τόπον καὶ τὸν χρόνον τῆς γεννήσεώς του, τὴν περιφέρειαν καὶ τὸν ἀριθμὸν ἀπογραφῆς, ὡς καὶ τὴν εἰδικότητα αὐτοῦ.
- β) τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου, τὴν χωρητικότητα καὶ τὸ διεθνὲς αὐτοῦ σῆμα.
- γ) τὸ ὄνομα τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ τοῦ τυχόν διαχειριστοῦ τῆς συμπλοιοκτησίας καὶ τοῦ πλοίαρχου.
- δ) τὸν μισθόν.
- ε) τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως.

Ἡ σύμβασις χρονολογεῖται καὶ ὑπογράφεται ὑπὸ τῶν μερῶν καὶ ὑπὸ τῆς κατὰ τὸ ἀρθρον 53 ἀρχῆς, ὑπὸ τῆς ὁποίας βεβαιοῦται καὶ ἡ τυχόν δήλωσις τοῦ ναυτολογουμένου ὅτι ἀγνοεῖ γράμματα.

Ἀντίγραφον τυχόν συνταχθέντος εἰδικοῦ ἐγγράφου περὶ συμβάσεως ναυτολογήσεως, ὡς καὶ ἀντίτυπον τῆς συλλογικῆς συμβάσεως προσαρτῶνται εἰς τὸ ναυτολόγιον.

## \*Άρθρον 55.

Οἱ ὅροι τῆς ναυτολογήσεως ἐπεκτείνονται, πλὴν ἐναντίας συμφωνίας, καὶ ἐπὶ τῶν μετὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ναυτολογίου προσλαμβανομένων.

## \*Άρθρον 56.

Ὁ πλοίαρχος δικαιούται εἰς ὑπαναχώρησιν ἐὰν ὁ ναυτικός ἀδικαιολογήτως δὲν ἐπιβιβασθῆ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ναυτολογήσεως.

## \*Άρθρον 57.

Ὁ ναυτικός ὑποχρεοῦται νὰ ἐκτελῇ τὴν ὑπηρεσίαν του συμφώνως πρὸς τὸν νόμον, τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως, τοὺς κανονισμοὺς καὶ τὰς κρατούσας συνθηκὰς, ὑπακούων ἐν παντὶ χρόνῳ εἰς τὰς διαταγὰς τῶν ἱεραρχικῶς προϊσταμένων.

Ὁ πλοίαρχος, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, δύναται εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις ν' ἀναθέσῃ προσωρινῶς εἰς τὸν ναυτικὸν ὑπηρεσίαν διάφορον ἢ ἐπὶ πλέον ἐκείνης ἣν ἀνέλαβε διὰ τῆς συμβάσεως, ἐφ' ὅσον δὲν εἶναι ἀσυμβίβαστος πρὸς

τὸν βαθμὸν του. Ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 659 ἐδαφ. 2 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος ἐφαρμόζεται ἀναλόγως.

## \*Άρθρον 58.

Ἀπαγορεύεται εἰς τὸν ναυτικὸν νὰ φορτώσῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου πράγματα ἀνευ ρητῆς ἐγγράφου ἀδείας τοῦ πλοίαρχου.

Ὁ ναυτικός παραβαίνων τὴν διάταξιν ταύτην, ὑποχρεοῦται εἰς ἀνόρθωσιν πάσης ζημίας, τοῦ πλοίαρχου δικαιομένου ἐν πάσῃ περιπτώσει ν' ἀποθέσῃ εἰς τὴν ξηρὰν ἢ καὶ νὰ ρίψῃ εἰς τὴν θάλασσαν τὰ φορτωθέντα, ἐὰν τὰ ἀνακαλύψῃ μετὰ τὸν ἀπόπλου.

## \*Άρθρον 59.

Ἡ καλὴ διατήρησις τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν τοῦ ναυτικοῦ.

Ὁ ναυτικός ὀφείλει ἐπίσης νὰ διατηρῇ εἰς καλὴν κατάστασιν τὰ εἰς τὴν ἀτομικὴν αὐτοῦ χρῆσιν τιθέμενα ἀντικείμενα.

## \*Άρθρον 60.

Ἐὰν ὁ μισθὸς συνομολογήθῃ κατὰ μῆνα ὁ ναυτικός δικαιούται εἰς τὸν μισθὸν τῶν μηνῶν καὶ ἡμερῶν, καθ' ἃς διήρκεσεν ἡ ναυτολόγησις. Ἐὰν ἔμωσ αὐτὴ διήρκεσεν ἔλασσον τοῦ μηνὸς ὁ ναυτικός δικαιούται εἰς πλήρη μηνιαῖον μισθόν.

Ὡς πλήρης ἡμέρα θεωρεῖται καὶ ἡ ἀπλῶς ἀρξαμένη.

## \*Άρθρον 61.

Ἐὰν ὁ μισθὸς συνομολογήθῃ κατὰ πλοῦν, ἐπεκταθέντος μὲν τούτου αὐξάνει ἀναλόγως, συντηθέντος δὲ παραμένει ἀμείωτος.

## \*Άρθρον 62.

Ὁ ναυτικός, ναυαγήσαντος τοῦ πλοίου, δικαιούται εἰς μισθὸν δι' ἃς ἡμέρας εἰργάσθη συντρέχων πρὸς διάσωσιν αὐτοῦ, τῶν ἐπιβαινόντων ἢ τοῦ φορτίου, ἐπιπροσθέτως δὲ καὶ εἰς τὸν μισθὸν τὸ πολὺ δύο μηνῶν, ἐφ' ὅσον δὲν ἐξεμίθωσεν τὰς ὑπηρεσίας του ἀλλαχοῦ.

## \*Άρθρον 63.

Ὁ ναυτικός δικαιούται εἰς εὐλογον ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἐκ τοῦ ναυαγίου πυρκαϊᾶς ἢ παρεμφεροῦς γεγονότος ἀπώλειαν ἀντικειμένων τῆς προσωπικῆς ἢ ἐπαγγελματικῆς του χρήσεως.

## \*Άρθρον 64.

Ἀμα τῇ καταρτίσει τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὁ ναυτικός δικαιούται εἰς προκαταβολὴν ἐκ τοῦ μισθοῦ, καθοριζομένην ἐκ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει οὐχὶ ἀνωτέραν τοῦ εἰς ἓνα μῆνα ἀναλογοῦντος μισθοῦ. Τὸ ὑπόλοιπον τοῦ μισθοῦ καταβάλλεται εἰς τὸ τέλος ἐκάστου πλοῦ.

## \*Άρθρον 65.

Ὁ ἀδικαιολογήτως μὴ παρέχων τὰς ὑπηρεσίας του ναυτικός στερεῖται τοῦ ἀναλόγου μισθοῦ, ἐπιφυλαττομένου καὶ τοῦ δικαιώματος ἀποζημιώσεως.

## \*Άρθρον 66.

Ὁ ναυτικός ἀσθενήσας, δικαιούται εἰς μισθὸν καὶ νοσηλεύεται δαπάναις τοῦ πλοίου, ἐὰν δὲ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως λυθῇ λόγῳ τῆς ἀσθενείας καὶ νοσηλεύεται οὗτος ἐκτὸς τοῦ πλοίου, δικαιούται εἰς τὰ νοσήλια καὶ εἰς μισθὸν ἐφ' ὅσον διαρκεῖ ἡ ἀσθένεια, οὐχὶ ὁμοίως πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν.

Αἱ ἀνωτέρω διατάξεις ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀτυχημάτων ἐκ βιαίου συμβάντος, ἐὰν δὲ ὁ ναυτικός ὑπέστη ἐξ αὐτῶν ἀνικανότητα πρὸς ἐργασίαν, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει θανάτου αὐτοῦ, ἐφαρμόζονται καὶ αἱ εἰδικαὶ διατάξεις περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἐξ ἀτυχημάτων ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων.

Πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κατὰ τὸ παρὸν ἀρθρον ἀπαιτήσεων ἐπιτρέπεται νὰ συνομολογήται εἰδικὸς μισθός.

## \*Άρθρον 67.

Αἱ διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἀρθρου, καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν μισθὸν καὶ τὴν ἀποζημίωσιν, δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὴν περιπτώσιν ἡ ἀσθένεια ὀφείλεται εἰς ἴδιον τοῦ ναυτικοῦ πταῖσμα.

## \*Άρθρον 68.

Πᾶσα σύμβασις ναυτολογήσεως λύεται καὶ ἐκ τῶν κάτωθι λόγων :

- α) τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου,
- β) τῆς ἀποβολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας,
- γ) τῆς ἐκποιήσεως εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν.

## \*Άρθρον 69.

Ὁ πλοίαρχος δικαιούται εἰς ὑπαναχώρησιν :

- α) λόγῳ ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν,
- β) λόγῳ παρανόμου ἀπουσίας τοῦ ναυτικοῦ.

## \*Άρθρον 70.

Σύμβασις ναυτολογήσεως συνομολογηθεῖσα δι' ὠρισμένον χρόνον, λήξασα δὲ διαρκούντος τοῦ πλοῦ, παρατείνεται μέχρι τοῦ κατάπλου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ.

## \*Άρθρον 71.

Σύμβασις ναυτολογήσεως συνομολογηθεῖσα κατὰ πλοῦν λύεται ἅμα τῇ ἐκφορῶσει εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ.

Σύμβασις ναυτολογήσεως συνομολογηθεῖσα κατὰ πλοῦν περιλαμβάνει καὶ τὸν πλοῦν ὑπὸ ἔρμα.

Πλοῖα ἀκολουθοῦντα τακτικὴν γραμμὴν θεωροῦνται συμπληροῦντα τὸν πλοῦν ἅμα τῇ ἐκφορῶσει εἰς τὸν λιμένα τῆς προσλήψεως τοῦ ναυτικοῦ.

## \*Άρθρον 72.

Ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως δύναται κατὰ πάντα χρόνον νὰ λυθῇ διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου, μὴ ὑποχρεομένου ὅπως τηρήσῃ προθεσμίαν καταγγελίας.

## \*Άρθρον 73.

Σύμβασις ναυτολογήσεως ἀορίστου χρόνου, παρελθόντος ἔτους ἀπὸ τῆς συνομολογήσεως αὐτῆς, δύναται νὰ λυθῇ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ διὰ καταγγελίας. Ἡ λύσις ἐπέρχεται ἅμα τῇ παρῶδῳ τῆς προθεσμίας καταγγελίας, ἥτις δὲν δύναται νὰ εἶναι μικροτέρα τῶν ἐπτὰ ἡμερῶν, παρατεινομένη μέχρι τοῦ κατάπλου εἰς λιμένα.

Ὁ ναυτικός καὶ πρὸ τῆς παρῶδου ἔτους δικαιούται νὰ καταγγεῖλῃ τὴν σύμβασιν, ἐφ' ὅσον χρόνον τὸ πλοῖον εὐρίσκειται εἰς ἐλληνικὸν λιμένα.

## \*Άρθρον 74.

Σύμβασις ναυτολογήσεως ὠρισμένου ἢ ἀορίστου χρόνου δύναται νὰ καταγγελθῇ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ κατὰ πάντα χρόνον ἐὰν ὁ πλοίαρχος ὑποπέσῃ εἰς βαρεῖαν παράβασιν τῶν ἐναντι τοῦ ναυτικοῦ καθηκόντων.

## \*Άρθρον 75.

Λυθείσης τῆς συμβάσεως ἐκ τῶν ἐν ἀρθρῷ 68 λόγων ὡς καὶ λόγῳ ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν κατὰ τὸ ἀρθρον 69, ὀφείλεται εἰς τὸν ναυτικὸν ἀποζημίωσις. Ἀποζημίωσις ὀφείλεται ὡσαύτως εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀρθρου 74.

Εἰς τὴν περίπτωσιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως κατὰ τὸ ἀρθρον 72 ὁ ναυτικός δικαιούται εἰς ἀποζημίωσιν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ καταγγελία δικαιολογῆται ἐκ παραπτώματος αὐτοῦ.

## \*Άρθρον 76.

Ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἀρθρου ἀποζημίωσις συνίσταται εἰς ποσὸν ἴσον πρὸς τὸν μισθὸν δέκα πέντε ἡμερῶν.

Ἐὰν ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐγένετο ἐν τῇ ἄλλοδαπῇ, ἢ ἀποζημίωσις διπλασιάζεται μὲν προκειμένου περὶ λιμένος τῆς Μεσογείου, τοῦ Εὐξείνου Πόντου, τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ἢ τῆς Εὐρώπης, τριπλασιάζεται δὲ προκειμένου περὶ οἰουδήποτε ἄλλου λιμένος.

## \*Άρθρον 77.

Ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἀρθρου ἀποζημίωσις μειοῦται εἰς τὸ ἡμισυ, ἀλλ' οὐχὶ εἰς ποσὸν κατώτερον τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς μισθὸν δέκα πέντε ἡμερῶν, ὅταν ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἐπέρχεται λόγῳ κατασχέσεως, ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν, ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν ἢ παροπλισμοῦ αὐτοῦ τοῦλάχιστον ἐπὶ δεκαπενθήμερον.

## \*Άρθρον 78.

Ὁ ναυτικός λυθείσης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, δικαιούται εἰς παλινόστησιν.

Ὁ ναυτικός δὲν ἔχει τὸ ὡς ἄνω δικαίωμα α) ἐὰν ἡ σύμβασις ἐλύθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου δικαιολογούμενης ἐκ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ, β) ἐὰν, κατὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀρθρου 73 ἔδαφ. 1, ἡ σύμβασις ἐλύθη πρὸ τῆς συμπληρώσεως τοῦ ἔτους, γ) ἐὰν ἡ σύμβασις συνωμολογήθη δι' ὠρισμένον πλοῦν.

## \*Άρθρον 79.

Ὁ ναυτικός ὑποχρεοῦται ὅπως ἀσκήσῃ ἀμελλητί διὰ δηλώσεως πρὸς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα παλινόστησεως.

Ἐπὶ τῇ ἀνωτέρω δηλώσει ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ ἐγχειρίσῃ εἰς τὸν ναυτικὸν εἰσιτήριον, ἐπὶ συγκοινωνιακοῦ μέσου φέροντος εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐκλεγομένου κατ' εὐλογον κρίσιν, ὡς καὶ νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ναυτικὸν ποσὸν ἐξασφαλίζον τὴν μέχρι τῆς ἐπανόδου του διατροφῆν.

Ἐντὶ παλινόστησεως, ὁ ναυτικός δύναται νὰ ζητήσῃ εἰσιτήριον πρὸς ἄλλην χώραν, ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν συνεπάγεται μείζονας δαπάνας.

## \*Άρθρον 80.

Ὁ ναυτικός, συνάψας μετὰ τὴν ἀπόλυσιν νέαν σύμβασιν ναυτολογήσεως, στερεῖται τοῦ πρὸς παλινόστησιν δικαιώματος.

## \*Άρθρον 81.

Ὁ ἀπολυθεὶς ναυτικός δικαιούται νὰ παραμένῃ καὶ διατρέφεται ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρι τῆς καταβολῆς τοῦ ὀφειλομένου μισθοῦ καὶ τῆς ἐγχειρίσεως τοῦ εἰσιτηρίου παλινόστησεως μετὰ τῶν ἐξόδων διατροφῆς.

## \*Άρθρον 82.

Αἱ διαφοραὶ ἐκ συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκδικάζονται κατὰ τὴν ἐπὶ ἐργατικῶν διαφορῶν διαδικασίαν.

## \*Άρθρον 83.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος τίτλου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῶν συμβάσεων ναυτολογήσεως ἄλλοδαπῶν, ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

Τὸ πρὸς παλινόστησιν δικαίωμα τοῦ ἄλλοδαποῦ νοεῖται ὡς δικαίωμα αὐτοῦ, ὅπως, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ πλοίαρχου, ἐπιστρέψῃ ἢ εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογήσεως ἢ εἰς τὴν πολιτείαν τῆς ἰθαγενείας ἢ εἰς τὸν τόπον τῆς συνήθους διαμονῆς.

## ΤΙΤΛΟΣ ΠΕΜΠΤΟΣ

Περὶ εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου.

## \*Άρθρον 84.

Ὁ πλοιοκτῆτης ἐνέχεται ἐκ τῶν δικαιοπραξιῶν ἃς ἐπεχειρήσεν ὁ πλοίαρχος κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνατεθειμένων εἰς αὐτὸν καθηκόντων.

Ὁ πλοιοκτῆτης εὐθύνεται ὡσαύτως ἐκ τῶν ἀδικοπραξιῶν τὰς ὁποίας διέπραξεν ὁ πλοίαρχος, τὸ πλήρωμα ἢ ὁ πλοηγὸς κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνατεθειμένων εἰς αὐτοὺς καθηκόντων.

## \*Άρθρον 85.

Ὁ πλοιοκτῆτης ἀπαλλάσσεται τῶν ἐκ τοῦ προηγουμένου ἀρθρου ὑποχρεώσεων, παραχωρῶν τὸ πλοῖον καὶ τὸν μικτὸν ναῦλον. Εἰς τὴν παραχώρησιν δικαιούται ὁ πλοιοκτῆτης καὶ ὅταν οὗτος ὡς πλοίαρχος διέπραξεν ἀδικοπραξίαν ἐξ ἀμελείας.

Ἡ παραχώρησις δὲν περιλαμβάνει τὸ ἀσφάλισμα. Τοῦτο δὲν ἰσχύει ἐπὶ ἀπαιτήσεων ἐξ ἀτυχημάτων εἰς πρόσωπα.

Ὁ πλοιοκτῆτης ὑποχρεοῦται ν' ἀναπληρώσῃ τὰ ποσά ἅτινα, ἐνεκα προνομίου ἢ ὑποθήκης, ἤθελον προαφαιρεθῆν ἐκ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου παρὰ δανειστῶν ἐχόντων κατὰ τοῦ πλοιοκτῆτου ἀπαίτησιν, ἥς οὗτος δὲν δύναται ν' ἀπαλλαγῇ διὰ παραχωρήσεως.

## "Άρθρον 86.

Ο πλοιοκτήτης, ἀντί παραχώρησης, δύναται νά προσφέρῃ δι' ἕκαστον πλοῦν ποσὸν ἀντιστοιχοῦν εἰς τὰ τρία δέκατα τῆς ἀξίας ἣν εἶχε τὸ πλοῖον κατὰ τὴν ἀρχὴν τοῦ πλοῦ ὡς καὶ πρόσθετον ποσὸν ἀντιστοιχοῦν εἰς ἕτερα τρία δέκατα πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων ἐξ ἀτυχήματος εἰς πρόσωπα. Ἐν περιπτώσει ἀνεπαρκειᾶς τοῦ προσθέτου ποσοῦ, αἱ ἀπαιτήσεις συντρέχουν κατὰ τὸ μὴ ἱκανοποιηθὲν τμῆμα ἐπὶ τοῦ πρώτου ποσοῦ καὶ τοῦ ναύλου.

Ἡ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον εὐχέρεια χωρεῖ καὶ ἐν περιπτώσει ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ ἀπαιτήσεων ἐξ ἐπιθαλασσοῦ ἀρωγῆς ἢ ναυαγιαίρεσεως.

## "Άρθρον 87.

Τὸ δικαίωμα πρὸς παραχώρησιν δὲν ἰσχύει ἐπὶ ὑποχρεώσεων ἐκ συμβάσεων, εἰς τὴν σύναψιν τῶν ὁποίων εἰδικῶς συνήνεσεν ὁ πλοιοκτήτης ἢ τὰς ὁποίας οὗτος ἐνέκρινεν.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ ἐπὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως μετὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος.

## "Άρθρον 88.

Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τῆς παραχώρησεως συντρέχουν ἀποκλειστικῶς αἱ κατὰ τὰ ἄρθρα 85 καὶ 86 ἀπαιτήσεις.

## "Άρθρον 89.

Τὸ κατὰ τ' ἀνωτέρω ἄρθρα δικαίωμα παραχώρησεως ἰσχύει καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου λόγῳ ζημιῶν ἐκ ναυαγίου εἰς χωρικά ὕδατα, προλιμένας, λιμένας καὶ ὄρμους, ὡς καὶ λόγῳ βλαβῶν προξενηθειῶν εἰς λιμενικά ἔργα ἢ δαπανῶν πρὸς ἀνέλκυσιν.

## "Άρθρον 90.

Ἡ παραχώρησις τοῦ πλοίου γίνεται διὰ δηλώσεως περιεχομένης τὴν αἰτίαν αὐτῆς, τὸ ποσὸν τοῦ ναύλου, τὰ ὄνοματὰ τῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς περι παραχώρησεως δηλώσεως γνωστῶν δανειστῶν, τὴν κατοικίαν, τὴν ἀπαιτήσιν ἑκάστου, ὡς καὶ διορισμὸν ἀντικλήτου.

Ἀρμόδιον δικαστήριον εἶναι εἴτε τὸ πρωτοδικεῖον εἰς τοῦ ὁποίου τὴν περιφέρειαν κεῖται ὁ λιμὴν νηολογήσεως τοῦ πλοίου εἴτε τὸ τοῦ Πειραιῶς.

Ἡ δήλωσις γίνεται ἐνώπιον τοῦ ἀρμοδίου γραμματέως τῶν πρωτοδικῶν προσαρτωμένου τοῦ ἀποδεικτικῆς δημοσίας καταθέσεως τοῦ ναύλου, ἐπὶ δὲ εἰσπρακτέου ναύλου τῶν ἀποδεικτικῶν ἐγγράφων.

Ἀντίγραφον τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως ἐπιδίδεται εἰς τοὺς κοινοποιήσαντας ἀγωγὴν ἢ ἐπιταγὴν, εἰς τοὺς ἐνυποθήκους δανειστάς, ὡς καὶ εἰς τὸν τηροῦντα τὸ νηολόγιον, ὑποχρεούμενον εἰς ἐγγραφήν αὐτῆς.

## "Άρθρον 91.

Ὅταν, ἀντί τοῦ πλοίου παραχωρηθῆται τὸ κατὰ τὸ ἄρθρον 86 ποσὸν, ὁ παραχωρῶν ὑποχρεοῦται νά καταθέσῃ τοῦτο εἰς δημοσίαν κατάθεσιν, προσαρτωμένων εἰς τὴν ἐκθεσιν τῶν σχετικῶν ἀποδεικτικῶν.

Τὸ ποσὸν προσδιορίζεται προσωρινῶς ὑπὸ τοῦ προέδρου τῶν πρωτοδικῶν κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ ἄρθρου 634 Πολιτ. Δικονομίας.

## "Άρθρον 92.

Ἐντὸς μηνὸς μετὰ πάροδον δέκα ἡμερῶν ὁ πρόεδρος πρωτοδικῶν διορίζει εἰσηγητὴν δικαστὴν καὶ ἕνα ἐκκαθαριστὴν καὶ καθορίζει τὸ ποσὸν τὸ προκαταβλητέον ὑπὸ τοῦ παραχωροῦντος δι' ἔξοδα τῆς διαδικασίας, ἢ δὲ ἀπόφασις ἐπιμελεῖα τοῦ γραμματέως κοινοποιεῖται ἀμελλητὶ εἰς τὸν εἰσηγητὴν καὶ τὸν ἐκκαθαριστὴν.

## "Άρθρον 93.

Ὁ ἐκκαθαριστὴς κοινοποιεῖ τὴν ἀπόφασιν τοῦ προέδρου εἰς τοὺς ἐν τῇ δηλώσει μνημονευομένους δανειστάς, ὡς καὶ εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, δημοσιεύει δὲ ταύτην ἐν περιλήψει εἰς δύο τῶν ἐν Ἀθήναις εὐρέως κυκλοφορουσῶν ἡμερησίων ἐφημερίδων, μετὰ προσκλήσεως πρὸς τοὺς δα-

νειστάς ὅπως ἐντὸς τριῶν μηνῶν ὑποβάλουν εἰς αὐτὸν δηλώσιν περὶ τῶν ἀπαιτήσεών των, περιέχουσιν καὶ διορισμὸν ἀντικλήτου.

Ἡ δήλωσις διακόπτει τὴν παραγραφὴν.

## "Άρθρον 94.

Ὁ ἐκκαθαριστὴς ἔχει τὴν διαφύλαξιν καὶ συντήρησιν τοῦ παραχωρηθέντος πλοίου καὶ ἐπιμελεῖται τῆς ασφαλιστικῆς καλύψεως αὐτοῦ μετὰ συμφωνῶν γνώμην τοῦ εἰσηγητοῦ.

Ὁ ἐκκαθαριστὴς προβαίνει εἰς δημοσίαν κατάθεσιν παντὸς εἰσπραττομένου ποσοῦ, πρὸς ἀνάληψιν δὲ αὐτοῦ, ἀπαιτεῖται ἢ συναίνεσις τοῦ εἰσηγητοῦ.

## "Άρθρον 95.

Ἐπὶ εἰσπρακτέου ναύλου, αἱ σχετικαὶ ἀπαιτήσεις ἐνχωροῦνται αὐτοδικαίως εἰς τοὺς δανειστάς, τοῦ παραχωροῦντος ὑποχρεομένου ὅπως προσαρτήσῃ εἰς τὴν δήλωσιν τὰ ἀποδεικτικὰ ἐγγραφα.

## "Άρθρον 96.

Παρελθούσης τῆς ἐν ἄρθρῳ 93 προθεσμίας, ὁ ἐκκαθαριστὴς προσκαλεῖ ἀμελλητὶ τὸν παραχωρήσαντα καὶ τοὺς ἀναγγελλέντας δανειστάς εἰς συνέλευσιν, κοινοποιῶν εἰς αὐτοὺς δέκα τοῦλάχιστον ἡμέρας προηγουμένως, τὸν ὑπ' αὐτοῦ συνταχθέντα πίνακα τῶν ἀναγγελλθειῶν πιστώσεων.

## "Άρθρον 97.

Ἐάν, κατὰ τὴν ὀρισθεῖσαν ἡμέραν δὲν προσέλθουν δανεισταὶ ἐκπροσωποῦντες τὰ τρία τέταρτα τῶν ἀπαιτήσεων, κατόπιν προσκλήσεως κοινοποιουμένης πρὸ τριῶν τοῦλάχιστον ἡμερῶν, ὁ παραχωρῶν καὶ οἱ δανεισταὶ συνέρονται εἰς νέαν συνέλευσιν, καθοριζομένην ἐντὸς εἰκοσαήμερου. Αὕτη ἀποφασίζει ἐγκύρως, ὅσονδῆποτε καὶ ἂν εἶναι τὸ μέγεθος τῶν ἐκπροσωποῦμένων ἀπαιτήσεων.

## "Άρθρον 98.

Κατὰ τὴν συνέλευσιν ἐπαληθεύονται κατὰ πρῶτον αἱ ἀπαιτήσεις, εἶτα δὲ ὁ ἐκκαθαριστὴς εἰσηγεῖται τὰς λύσεις αἰτινες ἐπιβάλλονται ἐκ τῶν περιστάσεων καὶ τῆς ἐπιεικειᾶς.

## "Άρθρον 99.

Ἐγειρομένων ἀμφισβητήσεων, αὗται ἐκδικάζονται μερὶμνη τοῦ ἐκκαθαριστοῦ κατὰ τὴν ἐπ' ἀναφορᾷ διαδικασίαν καὶ κατὰ τὴν αὐτὴν δικάσιμον ἀπασαι.

## "Άρθρον 100.

Ἐπελθούσης συμφωνίας κατὰ τὴν ἐπαλήθευσιν, ὡς καὶ μετὰ τὴν τελεσιδικίαν τῶν κατὰ τὸ προηγούμενον ἄρθρον ἀποφάσεων, ὁ εἰσηγητὴς καταρτίζει τὸν πίνακα τῆς τελικῆς διανομῆς, τὴν ὁποίαν ἐνεργεῖ ἀμελλητὶ ὁ ἐκκαθαριστὴς, ἀποδίδων τὸ τυχὸν ὑπόλοιπον εἰς τὸν παραχωρήσαντα.

## "Άρθρον 101.

Ὁ ἐκκαθαριστὴς, συναινοῦντος τοῦ εἰσηγητοῦ, προβαίνει εἰς προσωρινὴν διανομὴν τοῦ ἐνεργητικοῦ ἢ μέρους αὐτοῦ πρὸς τοὺς δικαιούχους τῶν μὴ ἀμφισβητούμενων ἀπαιτήσεων, παραφυλάττων ἐξ ὀλοκλήρου τὰ εἰς τὰς ἀμφισβητούμενας ἀπαιτήσεις ἀντιστοιχοῦντα ποσά.

## "Άρθρον 102.

Ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς ἐν ἄρθρῳ 90 δηλώσεως οἱ δανεισταὶ δὲν δικαιοῦνται εἰς προσωπικὴν δίωξιν τοῦ πλοιοκτήτου οὐδὲ εἰς λῆψιν συντηρητικοῦ ἢ ἀναγκαστικοῦ μέτρου, τὰ δὲ τυχὸν ληφθέντα αἴρονται αὐτοδικαίως.

## "Άρθρον 103.

Καθ' οἰονδήποτε στάδιον τῆς διαδικασίας, ἐπιτρέπεται, τῇ αἰτήσει τοῦ ἐκκαθαριστοῦ ἢ καὶ παντὸς ἔχοντος ἔνομον συμφέρον, ἢ ἐκποίησης τοῦ πλοίου. Αὕτη γίνεται κατὰ τρόπον προσδιοριζόμενον ὑπὸ τοῦ προέδρου πρωτοδικῶν, δικάζοντας κατὰ τὴν ἐπ' ἀναφορᾷ διαδικασίαν καὶ καλουμένου πάντοτε τοῦ πλοιοκτήτου, ἐφ' ὅσον δὲ εἶναι ἐφικτόν, καὶ τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν τοῦ πλοίου.

Ἡ ἐκποίησης δύναται νά γίνῃ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ προέδρου καὶ ἄνευ δημοσίου πλειστηριασμοῦ.

## "Άρθρον 104.

Περατωθείσης τῆς ἐκκαθαρίσεως ὁ ἐκκαθαριστὴς καταθέτει μετὰ σχετικῆς ἐκθέσεως ἅπαντα τὰ ἔγγραφα εἰς τὸν γραμματέα τοῦ πρωτοδικείου.

## "Άρθρον 105.

Ὁ ἐκμεταλλεόμενος δι' ἑαυτὸν πλοῖον ἀνήκον εἰς ἄλλον (ἐφοπλιστὴς) ὀφείλει νὰ δηλώσῃ τοῦτο ἔγγράφως ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τοῦ κυρίου τοῦ πλοίου εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν τοῦ τόπου τῆς νηολογήσεως.

Ἡ δῆλωσις, περιλαμβάνουσα τὸ ὄνομα, τὴν ἰθαγένειαν καὶ τὴν κατοικίαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τὴν διάρκειαν τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ὡς καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου, καταχωρίζεται εἰς τὸ νηολόγιον καὶ σημειοῦται εἰς τὸ ἔγγραφον ἔθνικότητος τοῦ πλοίου.

Μὴ γενομένης τοιαύτης δηλώσεως ὁ κύριος τοῦ πλοίου τεκμαίρεται ὅτι ἐκμεταλλεύεται τοῦτο δι' ἑαυτὸν.

Ὁ ἐφοπλιστὴς ἔχει τὸ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος τίτλου δικαίωμα παραχωρήσεως.

## "Άρθρον 106.

Ὁ ἐφοπλιστὴς, ἐκτὸς ἐναντίας συμφωνίας, διορίζει τὸν πλοίαρχον.

Αἱ ἐκ τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπορρέουσαι ἀπικιτήσεις ἀσχοῦνται καὶ κατὰ τοῦ πλοίου. Ἐν περιπτώσει παραχωρήσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 85 ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ πλοιοκτῆτης δικαιούται ν' ἀντικαταστήσῃ ταύτην διὰ τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 86 ἐδ. 1 παραχωρήσεως.

## ΤΙΤΛΟΣ ΕΚΤΟΣ

## Περὶ ναυλώσεως.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'.

## Γενικαὶ Διατάξεις.

## "Άρθρον 107.

Ἡ σύμβασις ναυλώσεως ἔχει ὡς ἀντικείμενον τὴν ἑναντι ἀνταλλάγματος :

α) χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου ἐν ὄλῳ (ὀλικὴ ναύλωσις) ἢ ἐν μέρει (μερικὴ ναύλωσις) πρὸς ἐνέργειαν θαλασσίας μεταφορᾶς.

β) μεταφορὰν πραγμάτων διὰ θαλάσσης (σύμβασις μεταφορᾶς πραγμάτων),

γ) μεταφορὰν ἐπιβατῶν διὰ θαλάσσης (σύμβασις μεταφορᾶς ἐπιβατῶν).

Ἐπὶ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων, ἐφ' ὅσον ἄλλο τι δὲν ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ νόμου ἢ δὲν συνομολογεῖται ρητῶς ἢ δὲν προκύπτει ἐκ τῆς φύσεως τῆς σχέσεως, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις περὶ ὀλικῆς ἢ μερικῆς ναυλώσεως.

Ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν ρυθμίζεται ὑπὸ τῶν εἰδικῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου Ζ' τοῦ παρόντος τίτλου.

## "Άρθρον 108.

Ἡ σύμβασις ναυλώσεως ἀποδεικνύεται ἔγγράφως (ναυλοσύμφωνον).

Ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων τὸ ναυλοσύμφωνον δύναται νὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ τῆς φορτωτικῆς ἢ ἔγγραφου ἀποδεικνύοντος τὴν παραλαβὴν τοῦ πράγματος πρὸς φόρτωσιν.

Ἐπὶ μικρᾶς ἀκτοπλοίας ἢ σύμβασις ἀποδεικνύεται διὰ παντὸς μέσου ἐπιτρεπομένου ἐπὶ ἐμπορικῶν υποθέσεων.

## "Άρθρον 109.

Ἡ ὀλικὴ ναύλωσις δὲν περιλαμβάνει τὰ ἐνδειατῆματα τοῦ πλοίαρχου καὶ τοῦ πληρώματος. Δὲν ἐπιτρέπεται ὁμοίως νὰ φορτωθῶν ἐντὸς αὐτῶν ἐμπορεύματα ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ναυλωτοῦ, τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἄλλως ὑποχρέου εἰς ἀποζημίωσιν πάντως δὲ εἰς καταβολὴν ποσοῦ ἴσου πρὸς τὸ πενταπλάσιον τοῦ ἀναλογουῦντος ναύλου.

## "Άρθρον 110.

Πλὴν ἐναντίας συμφωνίας ἢ ἰσχύος τῆς συμβάσεως ναυλώσεως διατηρεῖται καὶ ἐὰν ἔτι ὁ εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ἢ τὴν φορτωτικὴν ἀναφερόμενος πλοίαρχος ἀντικατασταθῇ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'.

## Ἵποχρεώσεις τοῦ ἐκναυλωτοῦ.

## "Άρθρον 111.

Ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νὰ ἔχῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς θαλασσοπλοῖαν καὶ ἐν γένει εἰς τὴν ἀντίστοιχον πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ναυλώσεως κατάστασιν, ἐξοπλισμὸν, ἐφοδιασμὸν καὶ ἐπ' ἀνδρῶσιν (καταλληλότης πρὸς πλοῦν). Ἵποχρεοῦται νὰ διατηρῇ τοὺς πρὸς ἀπόθεσιν τοῦ φορτίου χώρους, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ψυγείων, εἰς τὴν κατάστασιν, ἣτις ἀπαιτεῖται διὰ τὴν κατάλληλον τοποθέτησιν καὶ προσήκουσαν διατήρησιν τῶν πραγμάτων (καταλληλότης πρὸς διατήρησιν τοῦ φορτίου).

## "Άρθρον 112.

Ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται :

α) νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν τόπον τῆς φορτώσεως καὶ ἀναλόγως τῶν τοπικῶν συνθηκῶν εἰς τὴν ἐνδεδειγμένην διὰ τὴν φόρτωσιν θέσιν,

β) νὰ ἐνεργήσῃ ἰδίαις δαπάναις ἀπὸ τῆς προκυμαιίας ἢ τῆς φορτηγίδος τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν στοίβασιαν καὶ νὰ ἐπιμελήται τῆς καλῆς διατηρήσεως τοῦ φορτίου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

## "Άρθρον 113.

Ὁ ἐκναυλωτὴς δὲν δικαιούται νὰ ἐνεργήσῃ τὴν μεταφορὰν διὰ πλοίου ἄλλου ἢ τοῦ συμφωνηθέντος. Δὲν δικαιούται ἐπίσης εἰς μεταφόρτωσιν, ἐκτὸς ἐπὶ ἀναποφεύκτου ἀνάγκης.

## "Άρθρον 114.

Ὁ ἐκναυλωτὴς δὲν δικαιούται νὰ τοποθετῇ τὰ μεταφερόμενα πράγματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Ἡ ἀνωτέρω διάταξις δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ ἀκτοπλοίας.

## "Άρθρον 115.

Ἐπὶ ὀλικῆς ναυλώσεως καὶ ἐὰν ἔτι ὁ ναυλωτὴς δὲν δίδῃ πρὸς φόρτωσιν φορτίον ἀντιστοιχοῦν πρὸς ὀλόκληρον τὸν χώρον τοῦ πλοίου, ὁ ἐκναυλωτὴς δὲν δικαιούται νὰ φορτώσῃ εἰς τὸν ἀπομένοντα χώρον, ὑποχρεούμενος ἄλλως εἰς καταβολὴν τοῦ ἀντιστοίχου ναύλου.

Ἐπὶ ὀλικῆς ἢ μερικῆς ναυλώσεως ὁ ἐκναυλωτὴς, ἐφ' ὅσον ἢ παροχὴ του δὲν καθίσταται ἐπαχθεστέρα, ὑποχρεοῦται νὰ δεχθῇ πρὸς φόρτωσιν πράγματα διάφορα τῶν ἐν τῇ συμβάσει καθοριζομένων.

## "Άρθρον 116.

Ἐὰν ὁ χρόνος τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως δὲν ὀρίζεται ὑπὸ τῆς συμβάσεως, ἰσχύει ἡ ἐπιτόπιος συνθήκη.

## "Άρθρον 117.

Ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται, ἄνευ προσθέτου ἀνταλλάγματος, νὰ ἀναμείνῃ καθ' ὅλον τὸν διὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς φορτώσεως ἀπαιτούμενον χρόνον, ἔχων τὸ πλοῖον εἰς τὴν πρὸς τοῦτο κατάλληλον θέσιν καὶ κατάστασιν (ἀναμονή).

Ἡ διάρκεια τῆς ἀναμονῆς, ἐν ἑλλείψει συμφωνίας, καθορίζεται κατ' ἐπιεικῆ κρίσιν καὶ ἐν ὄψει τῶν συνθηκῶν καὶ συνθησιῶν εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως.

Δὲν θεωροῦνται ὡς ἀποτελοῦσαι χρόνον ἀναμονῆς αἱ ἡμέραι καθ' ἃς εἶτε λόγῳ ὑποχρεωτικῆς ἀργίας, εἶτε λόγῳ ἄλλων γεγονότων, ἢ ἐπὶ τοῦ πλοίου φόρτωσις θὰ ἦτο διὰ πάντα ἀδύνατος.

## "Άρθρον 118.

Παρελθόντος τοῦ κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ προηγουμένου ἄρθρου χρόνου ἀναμονῆς, ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νὰ ἀναμείνῃ περαιτέρω, ἐφ' ὅσον τοῦτο ὠρίσθη ἐν τῇ συμβάσει ἢ συνειθίζεται (ὑπερἀναμονή).

Ἡ ὑπερἀναμονὴ ἀρχεται ἀφ' ἧς λήξῃ ὁ χρόνος ἀναμονῆς. Ἐὰν ὁ χρόνος οὗτος δὲν εἶναι καθωρισμένος ἐν τῇ

συμβάσει, ἢ ὑπερναμονὴ δὲν θεωρεῖται ἀρχομένη ἂν δὲν προηγήθη εἰδοποίησις ἐκ μέρους τοῦ ἐκναυλωτοῦ πρὸς τὸν ναυλωτὴν περὶ τῆς λήξεως τοῦ χρόνου ἀναμονῆς ἢ περὶ αἴης ἡμέρας καθ' ἣν οὗτος θὰ λήξῃ.

\* Ἄρθρον 119.

Διὰ τὴν ὑπερναμονὴν ὁ ἐκναυλωτὴς δικαιούται εἰς πρόσθετον ἀντάλλαγμα ὀριζόμενον κατ' ἐπιεικῆ κρίσιν. Εἰς τὴν ὑπερναμονὴν συνυπολογίζονται αἱ κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 117 ἐδ. 3 ἡμέραι ἀργίας καὶ ἀδυναμίας φορτώσεως.

\* Ἄρθρον 120.

Παρελθόντος τοῦ χρόνου ἀναμονῆς, ὡς καὶ τοῦ χρόνου ὑπερναμονῆς ἐφ' ὅσον ὑφίσταται καὶ διὰ ταύτην ὑποχρέωσις, ὁ ἐκναυλωτὴς οὐδὲν ὑποχρεοῦται εἰς περαιτέρω ἀναμονὴν, ἐὰν εἰδοποιήσῃ τὸν ναυλωτὴν τρεῖς πλήρεις ἡμέρας πρὸ τοῦ ἀπόπλου, συνυπολογιζομένων καὶ τῶν μὴ ἐργασίμων.

\* Ἄρθρον 121.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ προηγουμένου ἄρθρου, ἐὰν ὁ ναυλωτὴς ἔφερε πρὸς φόρτωσιν μέρος μόνον τοῦ φορτίου, ὁ ἐκναυλωτὴς δύναται νὰ ἐκφορτώσῃ τοῦτο καὶ ἀποθέσῃ εἰς τὴν προκυμαίαν, εἰδοποιῶν κατὰ τὸ δυνατόν τὸν ναυλωτὴν, δικαιούμενος δὲ εἰς ἀποζημίωσιν διὰ τὴν χρονοτριβὴν καὶ διὰ πᾶσαν δαπάνην κατὰ τὰς περὶ ὑπαναχωρήσεως διατάξεις τοῦ κεφαλαίου Ε'. Ὁ ἐκναυλωτὴς δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα τοῦτο, ὑποχρεούμενος εἰς μεταφορὰν καὶ τοῦ μερικῶς φορτωθέντος, ἐὰν ὁ ναυλωτὴς ἐδήλωσεν αὐτῷ ἐγκαίρως τὴν πρὸς τοῦτο βούλησιν του.

Ὁ ναυλωτὴς ὑποχρεοῦται εἰς παροχὴν συμπληρωματικῆς ἀσφαλείας διὰ τὸν ναῦλον καὶ ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν ἢ προσθέτων δαπανῶν τῶν τυχόν προκαλουμένων λόγῳ τῆς μὴ ἐπαρκοῦς φορτώσεως τοῦ πλοίου.

\* Ἄρθρον 122.

Ἐὰν συνεφωνήθῃ ὠρισμένη ἡμέρα, μέχρι τῆς ὁποίας πρέπει νὰ ἔχη συμπληρωθῇ ἡ φόρτωσις, ὁ ἐκναυλωτὴς δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἀναμένῃ πέραν τῆς ἡμέρας αὐτῆς, ἀνεξαρτήτως λόγου καθυστερήσεως τῆς φορτώσεως, οὐδ' ἀπαιτεῖται ἢ κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 120 εἰδοποιήσις.

\* Ἄρθρον 123.

Ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων ὁ ἐκναυλωτὴς δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἀναμείνῃ πρὸς φόρτωσιν πέραν τοῦ χρόνου τοῦ ἐν τῇ συμβάσει ὀριζομένου ἢ τοῦ ὑπ' αὐτοῦ κατ' εὐλογον κρίσιν καὶ ἐν ὄψει τῶν τοπικῶν συνθητικῶν τασσομένου πρὸς τὸν ναυλωτὴν ἢ τοῦ γενικῶς διὰ δημοσιεύσεων, ἢ παρομοίων μέσων γνωστοποιουμένου.

Τοῦ χρόνου τούτου παρελθόντος ὁ ἐκναυλωτὴς ἐλευθεροῦται, ὁ δὲ ναυλωτὴς ὑποχρεοῦται εἰς καταβολὴν τοῦ ναύλου.

\* Ἄρθρον 124.

Ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων, ἐὰν ἡ ἡμέρα τοῦ ἀπόπλου δὲν εἶναι καθωρισμένη, ὁ ναυλωτὴς δύναται νὰ ζητήσῃ ὅπως ὀρισθῇ ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ χρόνος, καθ' ἣν τὸ βραδύτερον πρέπει νὰ ἐνεργηθῇ ὁ ἀπόπλους.

Ἀρμόδιος εἶναι ὁ πρόεδρος πρωτοδικῶν τοῦ λιμένος φορτώσεως, ἄλλως ὁ εἰρηνοδίκης.

\* Ἄρθρον 125.

Ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται, ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ ναυλωτοῦ, νὰ παραδώσῃ εἰς τοῦτον ἑγγραφὸν ἀποδεικτικὸν τῆς γενομένης φορτώσεως (φορτωτικῆ).

Ἡ φορτωτικὴ περιέχει : α) καθορισμὸν τοῦ ἐκναυλωτοῦ, τοῦ ναυλωτοῦ, τοῦ παραλήπτου, τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιάρχου, β) καθορισμὸν τῶν λιμένων φορτώσεως καὶ προορισμοῦ, γ) τὰς περὶ ναύλου συμφωνίας, δ) τὰ πρὸς διάκρισιν τῶν φορτωθέντων πραγμάτων σημεῖα, ὡς ταῦτα καθωρίσθησαν γραπτῶς ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ καὶ ἐφ' ὅσον τὰ σημεῖα ἐτέθησαν ἐπὶ τῶν φορτωθέντων πραγμάτων ἢ τῶν περικαλυμμάτων αὐτῶν κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ προσδοκᾶται ὅτι θὰ παραμείνουν εὐδιάκριτα μέχρι πέρατος τοῦ πλοῦ, ε) τὸν εἰς δέματα ἢ τεμάχια ἀριθμὸν ἢ τὴν κατὰ βάρους ποσότητα, ὡς τὰ στοιχεῖα ταῦτα ἐδηλώθησαν ἐγγράφως

ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ, στ) τὴν ἐν γένει κατάστασιν τῶν ἐμπορευμάτων, ὡς αὕτη ἐμφανίζεται κατὰ τὴν φόρτωσιν, ζ) χρονολογίαν ἐκδόσεως.

Ὁ ἐκναυλωτὴς δὲν ὑποχρεοῦται νὰ περιλάβῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν διακριτικὰ σημεῖα ἢ δηλώσεις περὶ ἀριθμοῦ ἢ βάρους τῶν φορτωθέντων, ἐφ' ὅσον ἔχει εὐλογον αἰτίαν νὰ θεωρῇ τὰ στοιχεῖα ταῦτα ὡς μὴ ἀντιστοιχοῦντα ἀκριβῶς πρὸς τὰ φορτωθέντα πράγματα ἢ δὲν ἔχει, κατ' εὐλογον κρίσιν, δυνατότητα ἐλέγχου τῆς ἀκριβείας αὐτῶν.

Ἐὰν εἰς τὸν ναυλωτὴν ἔχη δοθῇ προσωρινὴ ἀπόδειξις παραλαβῆς τοῦ πράγματος, ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται εἰς παράδοσιν τῆς φορτωτικῆς μόνον ἐναντι ἐπιστροφῆς τῆς ἀποδείξεως ταύτης.

\* Ἄρθρον 126.

Ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νὰ τηρήσῃ τὴν ἐν τῇ συμβάσει καθοριζομένην ἢ ἐκ τῶν ἐν γένει συνθηκῶν ὑπαγορευομένην πρῶσιν τοῦ πλοίου μὴ, δικαιούμενος εἰς ἀλλαγὴν ἢ παρέκκλισιν.

Δὲν ἀποτελεῖ παράβασις τῆς ἐν τῇ προηγουμένη παραγράφῳ ὑποχρέωσως, παρέκκλισις ἀπὸ τῆς γραμμῆς πλεύσεως γενομένη πρὸς σκοπὸν σωτηρίας προσώπων ἢ ἀγαθῶν ἐν θαλάσῃ ἢ ὑπὸ ἀποφυγῆς ἐξ ἄλλης τινὸς εὐλόγου αἰτίας.

\* Ἄρθρον 127.

Ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται :

α) νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως καὶ ἀναλόγως τῶν τοπικῶν συνθηκῶν εἰς τὴν ἐνδεδειγμένην διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν θέσιν,

β) νὰ ἐνεργήσῃ ἰδίαις δαπάναις τὴν ἀπὸ τοῦ πλοίου εἰς τὴν προκυμαίαν ἢ τὴν φορτηγίδα ἀπόθεσιν τοῦ φορτωθέντος.

\* Ἄρθρον 128.

Ἐπὶ ὀλικῆς ἢ μερικῆς ναυλώσεως, ἅμα τὸ πλοῖον ἀφιχθῆ εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως καὶ εἶναι ἑτοιμὸν πρὸς ἐκφόρτωσιν, ὁ ἐκναυλωτὴς ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ περὶ τούτου τὸν παραλήπτην.

Ἐν ἀγνοίᾳ περὶ τοῦ προσώπου ἢ τῆς κατοικίας τοῦ παραλήπτου ὡς καὶ ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων δύναται, ἀντὶ τῆς πρὸς τὸν ναυλωτὴν εἰδοποιήσεως, νὰ γίνῃ γνωστοποίησις κατὰ τὸν προσφορώτερον, ἐν ὄψει τῶν τοπικῶν συνθηκῶν, τρόπον.

\* Ἄρθρον 129.

Ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς κατὰ τὸ προηγούμενον ἄρθρον εἰδοποιήσεως ἄρχεται ὁ χρόνος ἀναμονῆς πρὸς ἐκφόρτωσιν. Ἡ διάρκειά τῆς ἀναμονῆς ἐν ἐλλείψει συμφωνίας καθορίζεται κατ' ἐπιεικῆ κρίσιν καὶ ἐν ὄψει τῶν συνθηκῶν καὶ συνθητικῶν εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως.

Παρελθόντος τοῦ κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ προηγούμενου ἐδαφίου χρόνου ἀναμονῆς, ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νὰ ἀναμείνῃ περαιτέρω, ἐφ' ὅσον τοῦτο ὠρίσθη ἐν τῇ συμβάσει ἢ συνηθίζεται (ὑπερναμονὴ ἐκφορτώσεως).

Κατὰ τὰ λοιπὰ, ὡς πρὸς τὴν ἀναμονὴν καὶ ὑπερναμονὴν ἐκφορτώσεως ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ σχετικαὶ πρὸς τὴν ἀναμονὴν καὶ ὑπερναμονὴν φορτώσεως διατάξεις τῶν ἄρθρων 117-119.

\* Ἄρθρον 130.

Ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὸ φορτίον, εἰς τὸν προσηκόντως νομιμοποιούμενον παραλήπτην, ἐφ' ὅσον ἔχουν καταβληθῆ ὁ ναῦλος καὶ αἱ λοιπαὶ τυχόν ὀφειλόμενα παροχαί.

\* Ἄρθρον 131.

Ἐὰν εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως ὁ παραλήπτης δὲν ἐμφανίζεται ἢ ἀρνεῖται νὰ παραλάβῃ τὸ φορτίον, ὁ ἐκναυλωτὴς δικαιούται, μετὰ προηγουμένην εἰδοποίησιν, ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι ἐφικτὴ, νὰ ἐκφορτώσῃ καὶ παρακαταθέσῃ τοῦτο, ὅσον τὸ δυνατόν ἀσφαλέστερον, εἰδοποιῶν τὸν ναυλωτὴν ἀμελλητί.

Ἐὰν ἐμφανίζονται πλειονες ἀξιούντες, ἕκαστος δι' ἑαυτὸν, ὅτι εἶναι παραλήπται, ὁ ἐκναυλωτὴς δύναται νὰ προκαλέσῃ τὸν διορισμὸν μεσεγγυοῦχοι.



Ἀπὸ τῆς παρακαταθέσεως ἢ τῆς εἰς τὸν μισογγυοῦχον παραδόσεως ὁ ἐκναυλωτὴς ἐλευθεροῦται, διατηρῶν πάντα τὰ δικαιώματα αὐτοῦ.

Διὰ τὴν χρονοτριβὴν τὴν προκληθεῖσαν ἐκ τῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἐνεργειῶν ὁ ἐκναυλωτὴς δικαιούται εἰς πρόσθετον ἀντάλλαγμα κατ' ἐπιεικῆ κρίσιν.

Ἄρθρον 132.

Αἱ διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 130 καὶ 131 ἐφαρμόζονται ἀναλόγως καὶ ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων. Ἐπὶ πραγμάτων, τὰ ὅποια ἔχουν μικρὰν ἀξίαν ἐν σχέσει πρὸς τὰ ὅλα ἐπὶ τοῦ πλοίου φορτίον, ὁ ἐκναυλωτὴς δύναται ἄνευ ἄλλης διατυπώσεως νὰ ἀποθέσῃ ταῦτα εἰς τὴν τελωνειακὴν ἀρχὴν ἢ εἰς ἰδίαν ἐαυτοῦ ἐν τῷ τόπῳ τοῦ λιμένος προορισμοῦ ἀποθήκας, δικαιούμενος κατ' εὐλογον κρίσιν εἰς φύλακτρα καὶ ἀποζημίωσιν διὰ τὰς δαπάνας.

Ἄρθρον 133.

Γενομένης ὑποναυλώσεως διὰ τὴν μεταφορὰν πραγμάτων, ἐξακολουθοῦν ἐφαρμόζομεναι ὡς πρὸς τὰς σχέσεις μεταξὺ ἀρχικοῦ ἐκναυλωτοῦ καὶ ναυλωτοῦ αἱ διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 128-131.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'.

Εὐθύνη τοῦ ἐκναυλωτοῦ.

Ἄρθρον 134.

Ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται εἰς πᾶσαν ἐπιμέλειαν.

Τοῦτο ἰσχύει ἰδίᾳ ὡς πρὸς τὴν φόρτωσιν, τὴν στοιβασίαν, τὴν κλήν διατήρησιν, φύλαξιν, μεταφορὰν καὶ ἐκφόρτωσιν τῶν περι ὧν ἢ ναύλωσις πραγμάτων.

Ὁ ἐκναυλωτὴς εὐθύνεται διὰ πᾶσαν ζημίαν ἐκ τῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης τῶν πραγμάτων, προκληθεῖσαν κατὰ τὸν χρόνον ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως αὐτῶν, ἐκτὸς ἂν ἡ ἀπώλεια ἢ βλάβη ὀφείλεται εἰς περιστατικά, τὰ ὅποια δὲν ἠδύναντο νὰ ἀποτραποῦν οὐδὲ διὰ τῆς ἐπιμελείας συνετοῦ ἐκναυλωτοῦ.

Ὁ ἐκναυλωτὴς εὐθύνεται διὰ πᾶσαν ζημίαν, ἢ ὅποια ἐπῆλθεν ἐξ ὑπαιτιοῦ χρονοτριβῆς κατὰ τὸν ἀπόπλου, διαρκούντος τοῦ πλοῦ ἢ κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Ἄρθρον 135.

Ὁ ἐκναυλωτὴς εὐθύνεται ἐναντι παντὸς ἐπὶ τοῦ φορτίου ἐνδιαφερομένου διὰ πᾶσαν ζημίαν προερχομένην ἐξ ἐλαττώματος τοῦ πλοίου ὡς πρὸς τὴν καταλληλότητα πρὸς πλοῦν ἢ πρὸς διατήρησιν τοῦ φορτίου, ἐκτὸς ἂν ἠγγόει τὸ ἐλάττωμα καὶ δὲν ἠδύνατο νὰ ἀνακαλύψῃ τοῦτο, ἔστω καὶ καταβάλλων τὴν ἐν ταῖς συναλλαγαῖς ἀπαιτούμενην ἐπιμέλειαν. Ἐὰν τὸ ἐλάττωμα ἐδημιουργήθῃ μετὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλοῦ ἐφαρμόζεται καὶ ἡ διάταξις τοῦ ἀρθροῦ 138.

Ἄρθρον 136.

Ἐὰν ὁ ἐκναυλωτὴς ἐδήλωσε χωρητικότητα τοῦ πλοίου μεγαλυτέραν ἢ μικροτέραν τῆς ἀληθοῦς ἢ προέβη εἰς ἄλλας ἀνακριβεῖς δηλώσεις, εὐθύνεται εἰς ἀποκατάστασιν τῆς ἐντεῦθεν ζημίας τοῦ ναυλωτοῦ.

Ἡ περὶ τῆς χωρητικότητος δῆλωσις δὲν θεωρεῖται ἀνακριβὴς ἐὰν ἡ διαφορὰ δὲν ὑπερβαίῃ τὸ ἐν εἰκοστὸν ἢ ἐὰν ἡ δῆλωσις εἶναι σύμφωνος πρὸς τὸ πιστοποιητικὸν τῆς καταμετρήσεως τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 137.

Ὁ ἐκναυλωτὴς οὐδεμίαν ὑπέχει εὐθύνην, ἐὰν ὁ ναυλωτὴς ἢ ὁ φορτωτὴς ἐν γνώσει προσέκαλεσε ψευδῆ εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ἢ τὴν φορτωτικὴν ἀναγραφὴν τοῦ εἶδους, τοῦ βάρους ἢ τῆς ἀξίας τοῦ φορτίου.

Ἄρθρον 138.

Ὁ ἐκναυλωτὴς εὐθύνεται διὰ τὸ πταῖσμα τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων, ἰδίᾳ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, ὡς δι' ἴδιον αὐτοῦ πταῖσμα.

Ἐὰν ἡ ζημία προσκλήθῃ ἐκ πράξεως ἢ παραλείψεως περὶ τὴν διακυβέρνησιν ἢ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου, ὁ ἐκναυλωτὴς εὐθύνεται μόνον δι' ἴδιον αὐτοῦ πταῖσμα. Εἰς τὴν διακυβέρνησιν ἢ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου δὲν περιλαμβάνονται

μέτρα λαμβανόμενα κυρίως πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ φορτίου.

Ἐὰν ἡ ζημία προῆλθεν ἐκ πυρκαϊῆς ὁ ἐκναυλωτὴς εὐθύνεται μόνον δι' ἴδιον αὐτοῦ πταῖσμα.

Ἄρθρον 139.

Ἐὰν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 134, 135, 138, ὑπάρχῃ εὐθύνη τοῦ ἐκναυλωτοῦ δι' ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν τῶν πραγμάτων, οὗτος ὑποχρεοῦται νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἀξίαν τῶν ὁποίων πράγματα τοῦ αὐτοῦ γένους καὶ τῆς αὐτῆς ποιότητος ἔχουν εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐναρξέως τῆς ἐκφορτώσεως.

Ἄρθρον 140.

Ἐν περιπτώσει βλάβης τῶν πραγμάτων ὁ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεοῦται εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῆς τιμῆς πωλήσεως αὐτῶν καὶ τῆς τιμῆς εἰς τὴν ὁποίαν θὰ ἐπωλοῦντο ταῦτα ἄνευ τῆς βλάβης εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκφορτώσεως.

Ἄρθρον 141.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἢ ἐκ μέρους τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀποζημίωσις δι' ἀπωλείας ἢ βλάβας τοῦ φορτίου δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ διὰ Διατάγματος ἐκάστοτε καθοριζόμενον ποσὸν κατὰ δέμα ἢ κατὰ μονάδα, ἐκτὸς ἂν συνεφωνήθῃ ποσὸν ἀνώτερον, ὡς καὶ ἐὰν ἡ φύσις καὶ ἡ ἀξία τῶν φορτωθέντων πραγμάτων ἐδηλώθησαν παρὰ τοῦ φορτωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως, ἢ δὲ δῆλωσις ἐγένετο ἐγγράφως. Κατὰ τῆς δηλώσεως ταύτης ἐπιτρέπεται πάντοτε ἀνταποδεδεῖξις.

Ἄρθρον 142.

Εἶναι ἀκυρὸς πᾶσα συμφωνία ἀπαλλάσσουσα τὸν ἐκναυλωτὴν τῶν ὑποχρεώσεων καὶ εὐθυνῶν αὐτοῦ τῶν διαγραφόμενων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος κεφαλαίου ἢ καθ' οἴονδήποτε τρόπον περιορίζουσα αὐτάς. Εἶναι ἀκυρὸς πᾶσα συμφωνία διὰ τῆς ὁποίας τροποποιοῦνται οἱ περὶ βάρους τῆς ἀποδείξεως κανόνες.

Ἄκυρος ἐπίσης εἶναι πᾶσα συμφωνία σκοποῦσα τὴν ἐκχώρησιν τοῦ ἀσφαλισματος εἰς τὸν ἐκναυλωτὴν.

Ἄρθρον 143.

Ἡ ἐν τῷ προηγουμένῳ ἀρθρῷ ἀκυρότης δὲν χωρεῖ :

α) ὡς πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐκναυλωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως ἢ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν,  
β) ἐπὶ συμφωνιῶν, αἵτινες ἀναφέρονται εἰς τὰς περιπτώσεις κοινῆς ἀβαρίας.

Ἡ ἀκυρότης δὲν χωρεῖ ὡσαύτως :

α) ἐπὶ φορτώσεως, ἥτις κατόπιν ρητῆς συμφωνίας ἐνεργεῖται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος,  
β) ἐπὶ μεταφορᾶς ζώντων ζώων,  
γ) ἐπὶ μεταφορᾶς ἥτις λόγῳ τῆς ἰδιαζούσης φύσεως τοῦ φορτίου ἢ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς φορτώσεως ἔχει χαρακτῆρα ἐξαιρετικὸν καὶ ἀσυνήθη διὰ τὰς συναλλαγὰς, ἐφ' ὅσον ὁ τοιοῦτος ἀσυνήθης χαρακτῆρ ἔχει δηλωθῆ ρητῶς καὶ ἡ ὑπὲρ τοῦ ἐκναυλωτοῦ ρήτρα διευτυπώθη ἐγγράφως, δὲν ἐξεδόθη δὲ φορτωτικὴ εἰς διαταγῆν.

Ἄρθρον 144.

Ἐπιφυλασσομένων τῶν γενικῶν περὶ ἀδυναμίας παροχῆς διατάξεων, ὁ ἐκναυλωτὴς δὲν εὐθύνεται διὰ ζημίας αἵτινες προέρχονται :

α) ἐκ θαλασσιῶν ἐν γένει συμβεβηκότων,  
β) ἐκ πράξεων, αἵτινες ἀποτελοῦν συνέπειαν πολέμου ἢ ἐχθροπραξιῶν ἐν γένει,  
γ) ἐκ παρεμποδίσεως ὑπὸ ξένης Δυνάμεως,  
δ) ἐκ μέτρων ὑγειονομικῶν,  
ε) ἐκ κατασχέσεως ἀδεία τῆς ἀρχῆς,  
στ) ἐξ ἀπεργίας ἢ ἐν γένει παρεμποδίσεως τῆς ἐργασίας,  
ζ) ἐκ πράξεων γενομένων πρὸς διάσωσιν προσώπων ἢ πραγμάτων ἐν θαλάσῃ,  
η) ἐξ ἀπομειώσεως τοῦ βάρους ἢ τοῦ ὄγκου τοῦ φορτίου ἢ ἐξ ἐλαττωμάτων ἢ τῆς εἰδικῆς φύσεως αὐτοῦ, πλημμελοῦς συσκευασίας ἢ ἀτελείας περὶ τὰ διακριτικὰ σημεῖα.

θ) ἐκ πράξεων ἢ παραλείψεων τοῦ φορτωτοῦ ἢ τοῦ κυρίου τοῦ φορτίου ἢ τῶν ἐν γένει προσετώτων αὐτῶν,

ι) ἐκ λαϊκῶν ἐξεγέρσεων.

Ἄρθρον 145.

Ἐκνευλωτῆς δύναται ἐν τῷ λιμένι τῆς φορτώσεως ν' ἀποθέσῃ εἰς τὴν προκυμαίαν ἢ φορτηγίδα τὰ ἐν τῷ πλοίῳ φορτωθέντα καὶ μὴ δηλωθέντα εἰς αὐτὸν ἐμπορεύματα ἢ νὰ ἀπαιτήσῃ δι' αὐτὰ τὸν μεγαλύτερον ναῦλον, ὅστις θὰ κατεβάλλετο ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ δι' ὁμοειδῆ ἐμπορεύματα.

Δὲν ἀποκλείεται ἀξίωσις πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ζημίας.

Διὰ τὰ ὡς ἄνω φορτωθέντα πράγματα οὐδεμία εὐθύνη βαρύνει τὸν ἐκνευλωτὴν.

Ἄρθρον 146.

Ἡ ὑπὸ τοῦ ὡς παραλήπτου νομιμοποιουμένου παραλαβῆ τῶν μεταφερμένων πραγμάτων ἄνευ ἐπιφυλάξεως δημιουργεῖ τεκμήριον, ὅτι τὰ πράγματα παρελήφθησαν ὡς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγράφονται.

Ἡ ἐπιφύλαξις γίνεται τὸ βραδύτερον κατὰ τὴν παραλαβὴν τῶν πραγμάτων, δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὸν ἐκνευλωτὴν ἢ τὸν ἐν τῷ λιμένι ἐκφορτώσεως ἀντιπρόσωπον αὐτοῦ ἢ τὸν πλοίαρχον.

Ἐὰν αἱ ἀπώλειαι ἢ ζημίαι δὲν εἶναι καταφανεῖς, ἢ ἐπιφύλαξις δύναται νὰ γίνῃ ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς.

Ἄρθρον 147.

Ἡ ἐπιφύλαξις περιττεύει ἐὰν κατὰ τὴν παραλαβὴν ἢ κατάστασις τῶν μεταφερθέντων πραγμάτων διεπιστώθῃ εἴτε ὑπὸ τῶν μερῶν εἴτε ὑπὸ πραγματογνωμόνων.

Οἱ πραγματογνώμονες, εἰς ἢ τρεῖς, διορίζονται ὑπὸ τοῦ προέδρου τῶν πρωτοδικῶν τοῦ τόπου τῆς παραλαβῆς τῶν πραγμάτων καὶ ἀποφαίνονται ἐπὶ τῆς καταστάσεως αὐτῶν ὡς καὶ τῆς ἐκτάσεως καὶ τῶν αἰτίων τῆς ζημίας. Ὁ αἰτούμενος τὴν διενέργειαν τῆς πραγματογνωμοσύνης ὀφείλει νὰ κλητεύσῃ, ἐφ' ὅσον εἶναι ἐφικτόν, τὸ ἕτερον τῶν μερῶν, ὅπως παραστῆ κατ' αὐτήν.

Ἄρθρον 148.

Τὸ δικαίωμα πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ ζημίαν τῶν φορτωθέντων πραγμάτων ἀποσβέννυνται μετὰ παρέλευσιν ἔτους ἀπὸ τῆς παραλαβῆς αὐτῶν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

Ἐπιχρεώσεις τοῦ ναυλωτοῦ.

Ἄρθρον 149.

Ὁ ναυλωτῆς ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ τὸν συμφωνηθέντα ναῦλον καὶ τὰς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἢ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως προσθέτους παροχάς, ἰδίᾳ λόγῳ ὑπεραναιμονῆς, χρονοτριβῆς λόγῳ μὴ παραλαβῆς τοῦ πράγματος καὶ ἀποκαταστάσεως δαπανῶν. Ἐν ἀμφιβολίᾳ ὁ ναῦλος εἶναι καταβλητέος μετὰ τὴν φόρτωσιν.

Ἐὰν ὁ ναῦλος δὲν ἔχη καθορισθῆ ἐν τῇ συμβάσει, ὀφείλεται ὁ εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ κατὰ τὸν χρόνον αὐτῆς συνήθης.

Ἐὰν ἐφορτώθησαν πράγματα καθ' ὑπέρβασιν τῆς συμφωνημένης ποσότητος, καταβάλλεται ὁ ἀναλογῶν ἐπὶ πλεόν ναῦλος.

Ἄρθρον 150.

Ἐπὶ ναυλώσεως κατὰ χρόνον ὁ ναῦλος ὑπολογίζεται, ἐφ' ὅσον δὲν συμφωνήθῃ ἄλλως, ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν συνεπληρώθῃ ἢ εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ ἐκφόρτωσις.

Ἄρθρον 151.

Ὁ ναυλωτῆς δὲν δύναται νὰ ἐγκαταλείψῃ ἀντὶ τοῦ ναύλου τὰ φορτωθέντα ἐμπορεύματα, ὧν ἡλαττώθη ἢ ἀξία, ἢ ἄτινα ἐβλάβησαν ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος ἢ ἐκ τύχης. Δύναται ὅμως νὰ ἐγκαταλείψῃ ἀντὶ τοῦ ναύλου βυτία, ἐὰν τὸ εἰς αὐτὰ περιεχόμενον ὑγρὸν φορτίον διέρρευσεν ἐξ ὀλοκλήρου ἢ κατὰ τὸ πλεῖστον.

Ἄρθρον 152.

Ὁ ἐκνευλωτῆς δὲν δικαιούται εἰς παρακράτησιν τῶν ἐμπορευμάτων διὰ τὴν μὴ πληρωμὴν τοῦ ναύλου καὶ τῶν λοιπῶν παροχῶν, δικαιούμενος μόνον εἰς μεσεγγύησιν αὐτῶν.

Ἄρθρον 153.

Διὰ τῆς ἐν τῷ τόπῳ προορισμοῦ παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος ὁ παραλήπτης ἀναλαμβάνει εἰς ὀλοκλήρον μετὰ τοῦ ναυλωτοῦ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ καταβάλλῃ κατὰ τὰ ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἄλλως ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ, καθοριζόμενα τὸν ναῦλον καὶ πᾶσαν κατ' ἄρθρον 149 πρόσθετον παροχὴν

Ἄρθρον 154.

Ὁ ναυλωτῆς ὑποχρεοῦται :

α) νὰ φέρῃ τὰ πρὸς φόρτωσιν πράγματα ἐπὶ τῆς προκυμαίας ἢ ἐπὶ τῆς φορτηγίδος παραπλεύρως τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν ἐνδεδειγμένην διὰ τὴν φόρτωσιν θέσιν.

β) νὰ παραδώσῃ εἰς τὸν πλοίαρχον πάντα τὰ ἔγγραφα, τὰ διὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς φορτώσεως ἀπαιτούμενα,

γ) νὰ παραδώσῃ εἰς τὸν πλοίαρχον ἐν τῷ λιμένι ἐκφορτώσεως κατὰ τὴν παραλαβὴν τῶν πραγμάτων σχετικὴν ἔγγραφον ἀπόδειξιν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'

Ἐπιχρεώσεις καὶ ἀδυναμία παροχῆς.

Ἄρθρον 155.

Ὁ ναυλωτῆς δικαιούται, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως, καὶ διαρκούντος τοῦ χρόνου ἀναιμονῆς, νὰ ὑπαναχωρήσῃ τῆς συμβάσεως, ὑποχρεούμενος εἰς καταβολὴν τοῦ ἡμίσεως τοῦ ναύλου.

Ἐὰν ἡ περὶ ὑπαναχωρήσεως δήλωσις ἔγινεν ἀρξαμένης τῆς φορτώσεως ἢ παρελθόντος τοῦ χρόνου ἀναιμονῆς, ὁ ναυλωτῆς ὀφείλει ὀλοκλήρον τὸν ναῦλον.

Ὁ ναυλωτῆς, ὑποχρεοῦται εἰς ὀλοκλήρον τὸν ναῦλον ἐὰν χωρὶς νὰ προβῇ εἰς τὴν περὶ ὑπαναχωρήσεως δήλωσιν ἀφῆκε νὰ παρέλθῃ ὁ χρόνος ἀναιμονῆς καὶ δὲν ἔφερε πρὸς φόρτωσιν τὰ περὶ ὧν ἡ ναύλωσις πράγματα ἢ ἔφερε μέρος μόνον αὐτῶν.

Ἄρθρον 156.

Ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων, ἐὰν ἡ περὶ ὑπαναχωρήσεως δήλωσις ἔγινε μετὰ τὴν φόρτωσιν, ὁ ναυλωτῆς ὑποχρεοῦται εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ ναύλου καὶ ἐπὶ πλεόν εἰς πληρωμὴν τῶν δαπανῶν φορτώσεως, ἐκφορτώσεως καὶ ἀναφορτώσεως τῶν μετακινηθέντων ἄλλων ἐμπορευμάτων, ὡς καὶ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐκ τῆς χρονοτριβῆς καὶ πάσης ἄλλης ζημίας.

Ἄρθρον 157.

Ἐὰν ἡ περὶ ὑπαναχωρήσεως δήλωσις ἔγινε μετὰ τὸν ἀπόπλου ὁ ναυλωτῆς ὑποχρεοῦται εἰς ὀλοκλήρον τὸν ναῦλον καὶ πάντα τὰ ἔξοδα τῆς μετακινήσεως τὰ προξενηθέντα ἐκ τῆς ἐκφορτώσεως.

Ὁ ἐκνευλωτῆς δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἐκφόρτωσιν ὅταν αὐτῇ, ἐν ὄψει τῶν ἐν γένει συνθηκῶν, καθίσταται ἰδιαίτερος ἐπαχθῆς δι' αὐτὸν ἢ τοὺς λοιποὺς ναυλωτάς, ἰδίᾳ λόγῳ χρονοτριβῆς ἢ παρεκκλίσεως ἀπὸ τῆς πορείας τοῦ πλοίου.

Ἐὰν ἡ ὑπαναχωρήσις γίνεται δι' αἰτίαν ἀφορῶσαν εἰς τὸν ἐκνευλωτὴν, οὗτος ὑποχρεοῦται ἐν πάσῃ περιπτώσει εἰς τὴν ἰδίᾳ δαπάναις ἐκφόρτωσιν καὶ εἰς ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν καὶ ἐξόδων.

Ἄρθρον 158.

Ἐκ τοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν προηγουμένων ἄρθρων ὀφειλομένου ἡμίσεως ἢ ὀλοκλήρου ναύλου δὲν ἐκπίπτει ὁ ναῦλος, τὸν ὁποῖον ὁ ἐκνευλωτῆς εἰσέπραξεν ἐξ ἄλλων φορτωθέντων ἐμπορευμάτων.

Ὁ ἐκνευλωτῆς διατηρεῖ ἐπίσης τὸ δικαίωμα αὐτοῦ καὶ ἂν ἔτι ὁ πλοῦς ἐματαιώθῃ.

Ἄρθρον 159.

Ἡ σύμβασις ναυλώσεως διαλύεται καὶ ἀμφότερα τὰ μέρη ἐλευθεροῦνται, ἐὰν πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ τὸ



πλοῖον ἀπωλέσθη ἐκ τύχης, κατέστη ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, διηρπάγη ἢ ἐληίσθη ἢ ἐὰν ἔλαυε χώραν ἐπίταξις ἢ παρεμπόδισις τοῦ ἀπόπλου κατὰ διαταγὴν πολιτείας τινός. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει ἂν ἔλαβε χώραν ἀποκλεισμοῦ τοῦ λιμένος προορισμοῦ ἢ ἄλλως παρεμπόδισις τῆς μετ' αὐτοῦ ναυσιπλοΐας.

Ἄρθρον 160.

Ἐὰν τὸ πλοῖον μετὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλοῦ ἀπωλέσθη ἐκ τύχης ἢ σύμβασις λύεται καὶ ἀμφότερα τὰ μέλη ἐλευθεροῦνται. Ἐὰν ὅμως τὰ φορτωθέντα ἐσώθησαν ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει ὀφείλεται ἀντίστοιχος ναῦλος διὰ τὸν μέχρι τοῦ τόπου τοῦ ναυαγίου πλοῦν καὶ ἐφ' ὅσον ἐξαρκεῖ ἢ ἀξία τῶν διασωθέντων πραγμάτων.

Ἡ διάταξις τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου ἐφαρμόζεται ἀναλόγως ἐὰν, διαρκούντος τοῦ πλοῦ, ἐπισυμβῇ τι τῶν ἐν ἄρθρῳ 159 κωλυμάτων.

Ἄρθρον 161.

Ἐὰν ἐκ τυχαίου συμβεβηκότος παραστῆ ἀνάγκη ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου ἢ προσωρινῆς διακοπῆς τοῦ πλοῦ, τὰ μέρη ἐξακολουθοῦν ἐνεχόμενα ἐκ τῆς συμβάσεως. Ἐὰν ὅμως ἡ διάρκεια τοῦ κωλύματος παρατείνεται ὑπερμέτρως ὁ ναυλωτῆς δικαιούται, ὑπαναχωρῶν τῆς συμβάσεως, νὰ ἀναλάβῃ τὰ φορτωθέντα, ὡς καὶ τὸν ναῦλον τὸν ἀντιστοιχοῦντα εἰς τὸ μὴ διανυθὲν μέρος τοῦ πλοῦ.

Ἄρθρον 162.

Ἡ σύμβασις ναυλώσεως λύεται καὶ ἀμφότερα τὰ μέρη ἐλευθεροῦνται ἐὰν πρὸ τῆς φορτώσεως τὰ περι ὧν ἡ ναῦλωσις ἀτομικῶς ὠρισμένα πράγματα ἀπωλέσθησαν ἐκ τύχης. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει ἐὰν πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἀπωλέσθησαν ἐκ τύχης τὰ πράγματα τὰ ὁποῖα ἐφορτώθησαν ἢ παρελήφθησαν ὑπὸ τοῦ ἐκναυλωτοῦ πρὸς φόρτωσιν.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου ἡ σύμβασις δὲν λύεται ἐὰν ὁ ναυλωτῆς ἐδήλωσεν, ὅτι ἀντὶ τῶν ἀπολεσθέντων προτίθεται νὰ φέρῃ πρὸς φόρτωσιν ἄλλα πράγματα καὶ ἤρχισε φέρων τὰ πράγματα ταῦτα ἐντὸς τοῦ χρόνου ἀναμονῆς καὶ τυχόν ὑποχρεωτικῆς ὑπερναμονῆς. Ἰσχυροῦται οὗτος ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει νὰ ἀποπερατώσῃ, ἐντὸς τοῦ συντομωτέρου δυνατοῦ χρονικοῦ διαστήματος, τὴν παράδοσιν τῶν πρὸς-φόρτωσιν πραγμάτων καὶ νὰ ἀποκαταστήσῃ εἰς τὸν ἐκναυλωτὴν πᾶσαν ἐκ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἀπολεσθέντων πραγμάτων προσγενομένην, ἰδίᾳ ἐκ τῆς χρονοτριβῆς, ζημίας, ἢ πρόσθετον δαπάνην.

Ἄρθρον 163.

Ἡ σύμβασις ναυλώσεως λύεται καὶ τὰ μέρη ἐλευθεροῦνται ἐὰν μετὰ τὸν ἀπόπλου τὰ φορτωθέντα πράγματα ἀπωλέσθησαν ἐκ τύχης. Ἐπὶ μερικῆς ἀπωλείας ἐπέρχεται ἀντίστοιχος ἀπαλλαγὴ τῶν μερῶν.

Ἄρθρον 164.

Ἐὰν ἡ ναῦλωσις περιλαμβάνῃ καὶ πλοῦν πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως, συνεπεῖα δὲ τυχαίου γεγονότος, ἐπελθόντος κατὰ τὸν ὑπὸ ἔρμα πλοῦν, ἐλύθη ἡ σύμβασις, ὁ ναυλωτῆς ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ, κατ' εὐλογον κρίσιν, ἀντίστοιχον ποσὸν εἰς τὸν ἐκναυλωτὴν.

Ἄρθρον 165.

Ἐν περιπτώσει λύσεως τῆς συμβάσεως συνεπεῖα τυχαίου συμβεβηκότος, αἱ δαπάναι τῆς ἀπὸ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῆς προκυμαίας ἢ τῶν φορτηγίδων ἀποθέσεως τῶν φορτωθέντων βαρύνουν τὸν ἐκναυλωτὴν, πᾶσα δὲ ἄλλη δαπάνη τὸν ναυλωτὴν.

Ἐὰν παρέσθῃ ἀνάγκη παρεκκλίσεως ἀπὸ τῆς πορείας τοῦ πλοίου πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς ἄλλον λιμένα, τὸν ναυλωτὴν βαρύνουν καὶ πᾶσαι αἱ σχετικαὶ δαπάναι.

Ἄρθρον 166.

Ὁ ἐκναυλωτῆς ἐξακολουθεῖ καὶ μετὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ὑποχρεούμενος εἰς πᾶσαν ἐπιμέλειαν διὰ τὴν διατήρησιν τῶν πραγμάτων καὶ τὴν περὶ αὐτῶν μέριμναν κατὰ τὴν κρίσιν ἐπιμελοῦς ἐκναυλωτοῦ, ἐν ὅψει καὶ τῶν ἐν γένει συνθηκῶν, συνεννοούμενος κατὰ τὸ δυνατόν μετὰ τοῦ ναυλωτοῦ ἢ τοῦ κατ' ἄρθρον 171 νομιμοποιουμένου.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου ὁ ἐκναυλωτῆς δικαιούται καὶ ὑποχρεοῦται, ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν ἢ ν' ἀποστείλῃ τὰ φορτωθέντα πράγματα δι' ἄλλου πλοίου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ ἢ νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀποθήκευσιν αὐτῶν. Δύναται ἐπίσης πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον καὶ μετὰ προηγουμένην ἄδειαν τοῦ προέδρου τῶν πρωτοδικῶν νὰ ἐνεχυράσῃ τὸ φορτίον ἢ καὶ νὰ πωλήσῃ μέρος αὐτοῦ.

Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἐδαφίῳ ὀριζομένων ἐνεργειῶν ὁ ἐκναυλωτῆς δικαιούται νὰ λάβῃ τὰ πρὸς διατήρησιν τῶν ἰδίων ἐαυτοῦ δικαιωμάτων ἀπαιτούμενα προφυλακτικὰ μέτρα.

Ἄρθρον 167.

Ὄφειλεται ναῦλος διὰ τὰ λόγῳ κοινῆς ἀβαρίας ἐκβληθέντα, ἐφ' ὅσον τοῦτα ἔγιναν δεκτὰ εἰς συνεισφοράν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΣΤ'.

Περὶ φορτωτικῆς.

Ἄρθρον 168.

Ἡ φορτωτικὴ ἐκδίδεται ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου μετὰ τὴν φόρτωσιν. Ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς, ὑπογεγραμμένον ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ, παραδίδεται εἰς τὸν ἐκναυλωτὴν.

Ἄρθρον 169.

Ἡ φορτωτικὴ ἐκδίδεται, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ φορτωτοῦ, εἰς ὄνομα ὠρισμένου προσώπου ἢ εἰς διαταγὴν.

Ἄρθρον 170.

Ἡ νομίμως ἐκδεδομένη φορτωτικὴ ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν μεταξὺ πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τοῦ φορτίου ὡς καὶ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν.

Διὰ τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐκναυλωτοῦ καὶ ναυλωτοῦ ἐπικρατοῦν αἱ ἐν τῇ συμβάσει τῆς ναυλώσεως περιεχόμεναι καὶ διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀποδεικνυόμεναι συμφωνίαι.

Ἐπὶ φορτωτικῆς εἰς διαταγὴν ἐφαρμόζονται ἀναλόγως, ὡς πρὸς τὰς ἐνστάσεις αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ ἀντιταχθοῦν κατὰ τοῦ κομιστοῦ, αἱ ἐπὶ συναλλαγματικῆς ἰσχύουσαι διατάξεις.

Ἄρθρον 171.

Πρὸς παραλαβὴν τῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφομένων πραγμάτων νομιμοποιεῖται :

α) ἐπὶ τῆς ὀνομαστικῆς φορτωτικῆς ὁ ἐν αὐτῇ ὡς παραλήπτης ἀναγραφόμενος ἢ ὁ ἐκδοχέυς.

β) ἐπὶ φορτωτικῆς ἐκδεδομένης «εἰς διαταγὴν» ὁ νομιμοποιούμενος κατὰ τὰς περὶ νομιμοποιήσεως κομιστοῦ τῆς συναλλαγματικῆς διατάξεις, ἐφαρμοζόμενος ἀναλόγως.

Ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἐγγράφους ὁδηγίας τὰς ὁποίας δίδει ὁ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου νομιμοποιούμενος κομιστῆς τῆς φορτωτικῆς.

Ἄρθρον 172.

Ἡ παράδοσις τῆς φορτωτικῆς εἰς κομιστὴν, νομιμοποιούμενον κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἄρθρου, ἔχει διὰ τὴν ἀπόκτησιν δικαιωμάτων ἐπὶ τῶν φορτωθέντων πραγμάτων ὡς ἐννόμους συνεπεῖας ἔχει καὶ ἡ παράδοσις αὐτῶν τῶν πραγμάτων.

Ἄρθρον 173.

Ὁ ἐκναυλωτῆς ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὰ φορτωθέντα πράγματα μόνον ἐπὶ ἐπιστροφῇ εἰς αὐτὸν τῆς φορτωτικῆς μετ' ἐγγράφου δηλώσεως τοῦ παραλήπτου περὶ τῆς παραλαβῆς. Τοῦτο ἰσχύει καὶ ἐν περιπτώσει ὑπαναχωρήσεως τοῦ ἐκναυλωτοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ κεφαλαίου Ε' τοῦ παρόντος τίτλου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ζ'.

Σύμβασις μεταφορᾶς ἐπιβάτου.

Ἄρθρον 174.

Ἡ σύμβασις μεταφορᾶς ἐπιβάτου ἀποδεικνύεται διὰ τοῦ εἰστηρίου.

## \*Άρθρον 175.

Ἐναγγραφομένου τοῦ ὀνόματος τοῦ ἐπιβάτου ἐπὶ τοῦ εἰσιτηρίου ἢ πρὸς μεταφορὰν ἀπαίτησις εἶναι ἀνεκχώρητος.

## \*Άρθρον 176.

Ἐν ἄλλειψει ἀντιθέτου συμφωνίας, εἰς τὸν ναῦλον περιλαμβάνεται καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφοδοσίας διαρκούντος τοῦ πλοῦ. Ὁ ἐπιβάτης δικαιούται πάντως, ἐπὶ εὐλόγῳ τιμῆματι, εἰς τὴν προσήκουσαν τροφοδοσίαν μερίμνη τοῦ ἐκναυλωτοῦ.

## \*Άρθρον 177.

Μὴ προσελθόντος ἐγκαιρῶς τοῦ ἐπιβάτου πρὸς ἐπιβίβασιν ὁ μὲν ἐκναυλωτὴς ἐλευθεροῦται, ὁ δὲ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται εἰς ὀλόκληρον τὸν ναῦλον.

## \*Άρθρον 178.

Ἐὰν πρὸ τοῦ ἀπόπλου ὁ ἐπιβάτης δηλώσῃ ὅτι ὑπαναχωρεῖ τῆς συμβάσεως, ὁ ἐκναυλωτὴς δικαιούται εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ ναύλου. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει ἐν περιπτώσει ἀσθενείας ἢ ἄλλου τυχαίου συμβεβηκότος ἀφορῶντος εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ ἐπιβάτου καὶ ἐμποδίζοντος τὸ ταξίδιον.

## \*Άρθρον 179.

Ἡ σύμβασις λύεται καὶ ἀμφότερα τὰ μέρη ἐλευθεροῦνται ἐὰν ὁ πλοῦς ματαιωθῇ συνεπείᾳ τυχαίου γεγονότος, ἀφορῶντος εἰς τὸ πλοῖον.

## \*Άρθρον 180.

Ἐν περιπτώσει ἐπιβραδύνσεως τοῦ ἀπόπλου, ὁ ἐπιβάτης δικαιούται εἰς διαμονὴν ἐν τῷ πλοίῳ καθ' ὅλον τὸν χρόνον τῆς ἐπιβραδύνσεως, πρὸς δὲ καὶ εἰς διατροφήν κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 176.

Παρατεινομένης τῆς ἐπιβραδύνσεως, ὁ ἐπιβάτης δικαιούται καὶ εἰς ὑπαναχώρησιν, ὅποτε δὲν ὀφείλεται ναῦλος. Τὸ δικαίωμα ἀποζημιώσεως δὲν ἀποκλείεται.

## \*Άρθρον 181.

Ἐὰν ὁ ἐπιβάτης ἀποβιβασθῇ εἰς ἐνδιάμεσον λιμένα ὁ ἐκναυλωτὴς δικαιούται εἰς ὀλόκληρον τὸν ναῦλον. Ἐὰν ἢ τοιαύτη διακοπὴ τοῦ ταξιδίου ἐπῆλθε συνεπείᾳ ἀσθενείας ἢ ἄλλου τυχαίου συμβεβηκότος ἀφορῶντος εἰς τὸν ἐπιβάτην, ὁ ἐκναυλωτὴς δικαιούται εἰς μέρος τοῦ ναύλου ἀντίστοιχον πρὸς τὸν διανυθέντα πλοῦν.

## \*Άρθρον 182.

Ἐὰν μετὰ τὸν ἀπόπλου ὁ πλοῦς διακοπῇ ἐξ αἰτίας τυχαίων περιστατικῶν ἀφορῶντων εἰς τὸ πλοῖον, ὀφείλεται ναῦλος ἀνάλογος πρὸς τὸν διανυθέντα πλοῦν.

## \*Άρθρον 183.

Ἐν περιπτώσει καθυστέρησεως ἐπελθούσης κατὰ τὸν πλοῦν συνεπείᾳ ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου ἢ παρεμποδίσεως κατὰ διαταγὴν Πολιτείας τινός ἢ ἐπαναστατῶν ἢ συνεπείᾳ ἀνάγκης ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου ἢ ἄλλου παρομοίου περιστατικοῦ, ὁ ἐπιβάτης δικαιούται εἴτε νὰ ὑπαναχωρήσῃ τῆς συμβάσεως, ὀφείλων ναῦλον ἀνάλογον πρὸς τὴν διανυθεῖσαν ἀπόστασιν, εἴτε ν' ἀναμείνῃ τὴν ἐπανάληψιν τοῦ πλοῦ. Ἐν τῇ δευτέρᾳ περιπτώσει, διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἀναμονῆς, ὁ ἐπιβάτης ἐφ' ὅσον ἐκ τῶν ἐν γένει συνθηκῶν εἶναι δυνατόν, δικαιούται εἰς τὴν ἐντὸς τοῦ πλοίου παραμονὴν καὶ εἰς τὴν ἐναντι εὐλόγου τιμῆματος τροφοδοσίαν.

## \*Άρθρον 184.

Ἐν περιπτώσει θανάτου τοῦ ἐπιβάτου οἱ κληρονόμοι δὲν ὑποχρεοῦνται εἰς τὸν ναῦλον. Ἀναλαμβάνουν δὲ τὸν τυχόν καταβληθέντα μόνον ἂν ὁ θάνατος ἐπῆλθε πρὸ τοῦ ἀπόπλου.

## \*Άρθρον 185.

Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ συμμορφῶται πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τοῦ πλοίου ὡς καὶ τὰς ὁδηγίας τοῦ πλοιάρχου τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν ἐν τῷ πλοίῳ καθόλου εὐταξίαν καὶ ἀσφάλειαν τοῦ πλοῦ.

## \*Άρθρον 186.

Διὰ τὰς ἀποσκευὰς τοῦ ἐπιβάτου ὀφείλεται ἰδιαίτερος ναῦλος μόνον ἐφ' ὅσον αὐταὶ ὑπερβαίνουν τὸ ἐν τῷ εἰσιτηρίῳ ἀναφερόμενον μέτρον κατὰ βάρος ἢ κατ' ὄγκον.

## \*Άρθρον 187.

Ὡς πρὸς τὴν φόρτωσιν, μεταφορὰν καὶ ἐκφόρτωσιν τῶν ἀποσκευῶν καὶ τὴν εὐθύνην τοῦ ἐκναυλωτοῦ, ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ περὶ συμβάσεως ναυλώσεως καὶ εἰδικώτερον αἱ περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διατάξεις.

## \*Άρθρον 188.

Ἐὰν ὁ ἐπιβάτης διετήρησε τὴν παραφυλακὴν τῶν ἀποσκευῶν του, ὁ ἐκναυλωτὴς εὐθύνεται μόνον εἰς περίπτωσιν ὑπαιτίου ὡς πρὸς αὐτὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος. Ὡς πρὸς τὴν εὐθύνην ταύτην ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 142.

## \*Άρθρον 189.

Ἐν περιπτώσει ὀλιγῆς ἢ μερικῆς ναυλώσεως τοῦ πλοίου πρὸς τὸν σκοπὸν μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, ἔστω καὶ μὴ ὀρισμένου ἀριθμοῦ, ἐφαρμόζονται αἱ περὶ ναυλώσεως διατάξεις, ἐφ' ὅσον ἄλλο τι δὲν συνωμολογήθη ρητῶς ἢ δὲν προκύπτει ἐκ τῆς φύσεως τῆς σχέσεως.

## ΤΙΤΛΟΣ ΕΒΔΟΜΟΣ

Περὶ μεταβιβάσεως κυριότητος πλοίου πρὸς ἐξασφάλισιν ἀπαιτήσεως.

## \*Άρθρον 190.

Πρὸς ἐξασφάλισιν ἀπαιτήσεως δύναται νὰ μεταβιβασθῇ ἡ κυριότης πλοίου, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 6.

Ὁ ὀφειλέτης διατηρεῖ τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, ὡς πλοιοκτήτης.

Ὁ ὀφειλέτης ὑποχρεοῦται νὰ διαχειρίζεται καὶ ἐκμεταλλεῖται τὸ πλοῖον ἐπιμελῶς καὶ κατὰ τοὺς κανόνας τακτικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

## \*Άρθρον 191.

Ὁ δανειστὴς δύναται νὰ ἀντικαθιστᾷ τὸν πλοίαρχον καὶ ἐὰν ἔτι οὗτος εἶναι αὐτὸς ὁ ὀφειλέτης.

## \*Άρθρον 192.

Ἡ κυριότης ἐπανέρχεται αὐτοδικαίως εἰς τὸν ὀφειλέτην. ἂφ' ἧς ἢ περὶ ἐξοφλήσεως δῆλωσις τοῦ δανειστοῦ καταχωρισθῇ εἰς τὸ νηολόγιον.

## \*Άρθρον 193.

Ὁ δανειστὴς, ἂφ' ἧς ἢ ἀσφαλιζομένη ἀπαίτησις καταστῇ ληξιπρόθεσμος, δικαιούται νὰ ζητήσῃ τὴν ἐξόφλησιν ἐκ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἐκποιουμένου εἰς δημόσιον πλειστηριασμὸν κατὰ τὰς διατάξεις περὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως. Συμφωνία καθ' ἣν ὁ δανειστὴς δύναται ν' ἀναλάβῃ τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου εἶναι ἔγκυρος.

Εἶναι ἄκυρος πᾶσα συμφωνία, καθ' ἣν πρὸς ἐξόφλησιν τῆς ἀσφαλιζομένης ἀπαιτήσεως παραμένει εἰς τὸν δανειστὴν ὀριστικῶς ἢ ἐπὶ τοῦ πλοίου κυριότης.

## \*Άρθρον 194.

Ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπωλέσθῃ ἢ ὑπέστη βλάβας μειούσας οὐσιωδῶς τὴν ἀξίαν αὐτοῦ, ὁ δανειστὴς δικαιούται ν' ἀπαιτήσῃ τὴν ἄμεσον ἐξόφλησιν τοῦ χρέους.

Τὸ κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον δικαίωμα δὲν ὑφίσταται ἐὰν αἱ βλάβαι δὲν ἐφείλονται εἰς πταῖσμα τοῦ ὀφειλέτου, προσφέρει δ' οὗτος ἐπαρκῆ ἀσφάλειαν.

## ΤΙΤΛΟΣ ΟΓΔΟΟΣ.

Περὶ ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων.

## \*Άρθρον 195.

Τίτλος πρὸς ἀπόκτησιν ὑποθήκης ἐπὶ πλοίου εἶναι μόνον ἡ ἰδιωτικὴ βούλησις.

Ἐπιθήκη συνιστᾶται καὶ ἐπὶ τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι νηολογημένον.

## \*Άρθρον 196.

Τὸ δικαίωμα πρὸς ἀπόκτησιν ὑποθήκης παρέχεται διὰ δηλώσεως ἐνώπιον συμβολαιογράφου.

Ἡ δήλωσις πρέπει νὰ περιέχη πλὴν τῶν κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον στοιχείων, περιγραφὴν τοῦ πλοίου κατὰ τὰ ἄρθρα 2 καὶ 4 μετὰ τοῦ ἀριθμοῦ νηολογίου αὐτοῦ ὡς καὶ διορισμὸν ἀντικλήτου κατοικοῦντος εἰς τὸν τόπον ἔνθα τηρεῖται τὸ βιβλίον ὑποθηκῶν. Ἐν ἑλλείψει διορισμοῦ ἀντικλήτου αἱ ἐπιδόσεις αἱ σχετικαὶ πρὸς τὴν ὑποθήκην δύνανται νὰ γίνουσι εἰς τὸν εισαγγελέα πρωτοδικῶν εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ ὁποῦ ὑπάγεται ὁ τόπος ἔνθα τηρεῖται τὸ βιβλίον ὑποθηκῶν.

Ἄρθρον 197.

Ἡ ὑποθήκη λαμβάνει ὑπαρξιν ἀπὸ τῆς προσηκούσης ἐγγραφῆς εἰς τὸ βιβλίον ὑποθηκῶν τῆς περιφέρειας ἔνθα εἶναι νηολογημένον τὸ πλοῖον.

Ἄρθρον 198.

Ὁ δανειστής, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει ἤδη ἀντίστοιχος ἀσφαλιστικὴ κάλυψις, δικαιούται, δαπάνη τοῦ ὀφειλέτου, ν' ἀσφαλίσῃ τὸ πλοῖον κατὰ τῶν θαλασσίων κινδύνων μέχρις ἀξίας ἴσης πρὸς τὸ ποσὸν τοῦ δανείου ἠϋξημένου κατὰ τριάκοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν.

Ἐὰν ὁ ὀφειλέτης δὲν καταβάλῃ τὰ ἀσφάλιστρα ὁ δανειστής δικαιούται ν' ἀπαιτήσῃ τὴν ἄμεσον καταβολὴν τοῦ χρέους. Τὸ δικαίωμα τῆς ὑποθήκης ἀσκεῖται καὶ ἐπὶ τοῦ ἀσφαλισματος.

Αἱ διατάξεις τῶν ἁρθρῶν 190 ἐδ. 3 καὶ 194 ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῆς ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων. Τὸ ἄρθρον 1287 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος δὲν ἐφαρμόζεται.

Ἄρθρον 199.

Ἀπὸ τῆς ἐγγραφῆς κατασχέσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀναγκαστικῆς ἢ συντηρητικῆς, εἶναι ἄκυρος πᾶσα ἐγγραφή ὑποθήκης.

Ἄρθρον 200.

Ἡ διάταξις τοῦ ἁρθροῦ 537 ἐδ. 4 Ἐμπορικοῦ Νόμου ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων.

Ἄρθρον 201.

Ἀπαγορεύεται ἡ μεταβολὴ λιμένος νηολογήσεως (μετανηολόγησις) ἢ ἡ μετονομασία ἐνυποθήκου πλοίου, ἄνευ τῆς ἐγγράφου συναίνεσεως τῶν ἐνυποθηκῶν δανειστῶν.

Ὁ λιμενάρχης τοῦ λιμένος νηολογήσεως τοῦ πλοίου, ἅμα τῇ ἐν τῷ νηολογίῳ ἐγγραφῇ τοῦ νέου ὀνόματος, εἰδοποιεῖ τὸν φύλακα τοῦ ὑποθηκολογίου ὅπως ἐπιφέρῃ τὰς δεούσας μεταβολάς.

Ἄρθρον 202.

Δικαιοπραξία ἐκποιητικὴ ἐνυποθήκου πλοίου ἐπιφέρουσα ἀπώλειαν τῆς ἑλληνικῆς ἰθαγενείας, ἐφ' ὅσον ἐγένετο ἄνευ συναίνεσεως τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ, εἶναι ἄκυρος.

Ἄρθρον 203.

Ἐπιθήκη ὑφισταμένη ἐπὶ πλοίου, καθ' ὃν χρόνον τοῦτο ἀποκτᾶ τὴν ἑλληνικὴν ἰθαγενείαν, ἐξακολουθεῖ ἰσχύουσα, ἐφ' ὅσον κατὰ τὸ δίκαιον τῆς προηγουμένης ἰθαγενείας ἀπεκτήθη δι' ἐγγραφῆς εἰς δημόσιον βιβλίον, ἐνεργάφη δὲ εἰς τὸ ἑλληνικὸν βιβλίον ὑποθηκῶν ἐντὸς ἐξήκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς νηολογήσεως τοῦ πλοίου ὡς ἑλληνικοῦ.

Ἄρθρον 204.

Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ σχετικαὶ περὶ ὑποθήκης διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

## ΤΙΤΛΟΣ ΕΝΑΤΟΣ

Περὶ ναυτικῶν προνομίων.

Ἄρθρον 205.

Εἶναι προνομιοῦχοι ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου κατὰ τὴν κατωτέρω τάξιν μόνον αἱ ἀκόλουθοι ἀπαιτήσεις :

α) τὰ δικαστικὰ ἐξόδα τὰ γενόμενα πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δανειστῶν, τὰ βαρύνοντα τὸ πλοῖον τέλη καὶ δικαιώματα, οἱ συναφεῖς πρὸς τὴν ναυσιπλοῖαν φόροι, ὡς καὶ τὰ ἀπὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν τελευταῖον λιμένα ἐξόδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως,

β) αἱ ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας πηγάζουσαι ἀπαιτήσεις τοῦ πλοίαρχου καὶ τοῦ πληρώματος ὡς καὶ τὰ ἐκ τῆς

ναυτολογήσεως αὐτῶν δικαιώματα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου,

γ) τὰ ἐξόδα καὶ αἱ ἀμοιβαὶ λόγῳ ἐπιθαλασσοῦ ἀρωγῆς διασώσεως καὶ ναυαγιαυρέσεως,

δ) αἱ λόγῳ συγκρούσεως ἢ προσκρούσεως πλοίων ὀφειλόμενα ἀποζημιώσεις εἰς τὰ πλοῖα, τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὰ φορτία.

Τὰ προνόμια προηγούνται τῆς ὑποθήκης.

Ἄρθρον 206.

Αἱ προνομιοῦχοι ἀπαιτήσεις τῆς αὐτῆς τάξεως κατατάσσονται συμμέτρως.

Ἐπὶ ἀπαιτήσεων ἐξ ἐπιθαλασσοῦ ἀρωγῆς, διασώσεως καὶ ναυαγιαυρέσεως, αἱ μεταγενέστεραι προηγούνται τῶν προγενεστέρων.

Ἄρθρον 207.

Ἐκποιηθέντος τοῦ πλοίου συμβατικῶς τὸ προνόμιον ἐξακολουθεῖ ὑφιστάμενον, ἐφ' ὅσον δι' ἀποφάσεως δικαστικῆς ἀναγνωρισθῇ τοῦτο ἐναντι τοῦ ἀποκτήσαντος τὸ πλοῖον, τῆς σχετικῆς ἀγωγῆς ἐγειρομένης ἐντὸς ἀποσβεστικῆς προθεσμίας τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐγγραφῆς τῆς ἐκποιητικῆς συμβάσεως εἰς τὸ νηολόγιον.

Ἄρθρον 208.

Ἐκτὸς τῶν γενικῶν λόγων ἀποσβέσεως, τὸ προνόμιον ἀποσβέννεται καὶ διὰ τῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου εἰς δημόσιον πλειστηριασμὸν.

Ἄρθρον 209.

Τὸ προνόμιον δὲν ἀσκεῖται ἐπὶ τοῦ ἀσφαλισματος.

## ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΚΑΤΟΣ

Περὶ κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐπὶ πλοίων.

Ἄρθρον 210.

Ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις πλοίου ἐπιτρέπεται τῇ εἰδικῇ ἀδείᾳ τοῦ προέδρου τῶν πρωτοδικῶν καὶ αἴρεται δι' ἀποφάσεως αὐτοῦ ἐπὶ καταβολῇ ἐγγυήσεως ἴσης πρὸς τὸ ποσὸν δι' ὃ αὕτη, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει οὐχὶ ἀνωτέρας τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου.

Ἡ ἔκθεσις συντηρητικῆς κατασχέσεως ἀναγράφει ὅσα καὶ ἡ τῆς ἀναγκαστικῆς, πλὴν τῆς μνείας τοῦ ἐκτελεστοῦ τίτλου καὶ τοῦ ἐπιδοτηρίου τῆς ἐπιταγῆς, ἀναφέρεται δὲ ἐν αὐτῇ ἡ ἀδεία κατασχέσεως.

Ἄρθρον 211.

Ἀναγκαστικὴ κατάσχεσις πλοίου δὲν ἐπιβάλλεται πρὸς τῆς παρόδου εἴκοσι τεσσάρων ὥρων ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἐπιταγῆς πρὸς πληρωμὴν.

Ἐὰν τὸ πλοῖον εὑρίσκηται παρὰ τρίτῳ διακατόχῳ ἢ ἐκτελέσει ἐνεργεῖται κατὰ τοῦ ὀφειλέτου, ἀλλ' ἡ ἐπιταγὴ πρὸς πληρωμὴν κοινοποιεῖται ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος τῆς ἐκτελέσεως καὶ πρὸς τὸν τρίτον διακάτοχον ἢ, ἂν οὗτος εἶναι ἄπῶν, πρὸς τὸν πλοίαρχον.

Ἡ ἐπιταγὴ δύναται νὰ ἐπιδοθῇ πρὸς τὸν πλοίαρχον ἂν ἢ ἀπαιτήσις εἶναι σχετικὴ πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ἢ εἶναι προνομιοῦχος ἢ ἐνυπόθηκος.

Ἄρθρον 212.

Ἡ ἔκθεσις τῆς ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως ἀναγράφει τὸ ὄνομα, τὸ ἐπάγγελμα καὶ τὴν κατοικίαν τοῦ ἐπισπεύδοντος, τὸν ἐκτελεστὸν τίτλον, τὸ ἐπιδοτήριο τῆς ἐπιταγῆς πρὸς τὸν ὀφειλέτην ἢ τὸν τρίτον διακάτοχον ἢ τὸν πλοίαρχον, τὴν ἐντολὴν κατασχέσεως, τὸ ποσὸν τῆς ἀπαιτήσεως, τὸν ὑπὸ τοῦ ἐπισπεύδοντος διορισμὸν ἀντικλήτου ἐν τῷ τόπῳ τῆς κατασχέσεως, τὸ ὄνομα τοῦ πλοιοκλήτου καὶ τοῦ πλοίαρχου, περιγραφὴν τοῦ πλοίου κατὰ τὰ ἐν ἁρθρῳ 2 οὐσιώδη στοιχεῖα αὐτοῦ καὶ διορισμὸν φύλακος.

Ἄρθρον 213.

Αἱ κατὰ τὰς διατάξεις τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας κοινοποιήσεις πρὸς τὸν δήμαρχον ἢ τὸν ὑποθηκοφύλακα γίνονται πρὸς τὸν λιμενάρχην τοῦ λιμένος ἔνθα εὑρίσκηται τὸ πλοῖον ἢ τὸν φύλακα ναυτικῶν ὑποθηκολογιῶν ὡς καὶ εἰς τὸν φύλακα τῶν νηολογιῶν.

Τοιχοκόλλησις τῶν προγραμμάτων τοῦ πλειστηριασμοῦ γίνεται μόνον εἰς τὸ λιμεναρχεῖον τοῦ λιμένος τῆς κατασχέσεως καὶ εἰς καταφανές μέρος τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 214.

Ἐπισταμένη κατάσχεσις ἐπὶ πλοίου δὲν ἐμποδίζει τὴν ἐπιβολὴν ἄλλης κατασχέσεως.

Ἐπὶ πλειόνων ἀναγκαστικῶν κατασχέσεων ἕκαστος τῶν κατασχόντων ἐξακολουθεῖ τὰς πράξεις τῆς ἐκτελέσεως μέχρι πέρατος τοῦ πλειστηριασμοῦ. Διὰ τῆς κατακυρώσεως ἀκυροῦνται αὐτοδικαίως πᾶσαι αἱ λοιπαὶ κατασχέσεις, τὰ δὲ ἔξοδα αὐτῶν βαρύνουν τοὺς κατασχόντας. Ἐὰν συμπέσουν πλεονεες πλειστηριασμοὶ τὴν αὐτὴν ἡμέραν, ἐνεργῆται ὁ δυνάμει τῆς παλαιότερας κατασχέσεως ἐπισπευδόμενος.

Ἐὰν κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν ἐγένετο ἐγγραφή κατασχέσεως καὶ μεταβολῆς κυριότητος προτιμᾶται ἡ κατάσχεσις.

Ἄρθρον 215.

Ἡ κατάσχεσις κωλύει τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

Ἀπὸ τῆς γνώσεως τῆς κατασχέσεως ὁ λιμενάρχης τοῦ λιμένος ἐνθα εὐρίσκεται τὸ πλοῖον καθίσταται ὑπεύθυνος διὰ τὴν παρεμπόδισιν τοῦ ἀπόπλου, λαμβάνων πᾶν πρόσφορον πρὸς τοῦτο μέτρον.

Ὁ πρόεδρος τῶν πρωτοδικῶν δύναται, ἐπὶ τῇ αἰτήσει πάντος ἔχοντος ἔννομον συμφέρον, ἄνευ βλάβης τῆς διαδικασίας τῆς κατασχέσεως, νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς ἢ καὶ περισσοτέρων πλῶν τοῦ συντηρητικῶς κατεσχρημένου πλοίου, ὅφ' οὗς ὄρους ἤθελε κρίνει τοῦτο εὐλογον, πάντως δὲ ἐπὶ ἀσφαλίσει τοῦ πλοίου δι' ἀνάλογον ποσόν.

Ἄρθρον 216.

Τὸ κατὰ τὸ ἄρθρον 969 Πολ. Δικ. πρόγραμμα, κοινοποιεῖται ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος τῆς περαιτέρω διαδικασίας καὶ εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον.

Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 955 Πολ. Δικ. δὲν ἐφαρμόζονται.

Ἄρθρον 217.

Ἀνακοπὴ κατὰ τῆς διαδικασίας τῆς ἐκτελέσεως δὲν χωρεῖ μετὰ τὴν ἐνέργειαν τοῦ πλειστηριασμοῦ.

Πᾶσα ἀγωγή ἢ ἀνακοπὴ κατὰ τῆς ἐκτελέσεως ἢ τοῦ πλειστηριασμοῦ ἀποσβέννυται ἅμα τῇ συμπληρώσει δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς μεταγραφῆς τῆς κατακυρωτικῆς ἐκθέσεως.

Ἄρθρον 218.

Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται ἐπὶ κατασχέσεως πλοίων αἱ σχετικαὶ ἐπὶ ἀκινήτων διατάξεις τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας.

## ΤΙΤΛΟΣ ΕΝΔΕΚΑΤΟΣ

Περὶ κοινῶν ἀβαριῶν καὶ συνεισφορᾶς.

Ἄρθρον 219.

Ἀποτελοῦν κοινὰς ἀβαρίας αἱ ζημίαι καὶ αἱ ἔκτακτοι δαπάναι, αἱ γενόμεναι ἐκουσῶς καὶ κατ' εὐλογον κρίσιν πρὸς τὴν σωτηρίαν πλοίου καὶ φορτίου ἀπὸ κοινοῦ θαλασίου κινδύνου, ἐφ' ὅσον ἐπῆλθε τὸ ἐπιδιωχθέν ὠφέλιμον ἀποτέλεσμα.

Ἄρθρον 220.

Κοινὴ ἀβαρία ὑπάρχει καὶ ἐπὶ ὀλοσχεροῦς θυσίας τοῦ φορτίου χάριν τοῦ πλοίου ἢ τοῦ πλοίου χάριν τοῦ φορτίου.

Ἄρθρον 221.

Κοινὴν ἀβαρίαν ἀποτελεῖ καὶ ἡ δαπάνη ἢ γενομένη πρὸς ἀποφυγὴν ἄλλης δαπάνης, ἣτις θὰ εἶχε τὸν χαρακτήρα κοινῆς ἀβαρίας, ἀλλὰ μόνον μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποφευχθείσης.

Ἄρθρον 222.

Κοινὴ ἀβαρία ὑπάρχει καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τὸ γεγονός, ὅπερ ἐδημιούργησε τὸν κίνδυνον καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς θυσίας, αἰτίαν ἔχει ἐλάττωμα τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου, ἢ πταίσμα τοῦ πλοίαρχου ἢ τοῦ δικαίου ἐπὶ τοῦ φορτίου, διατηρουμένου τοῦ δικαιώματος ἀναγωγῆς κατὰ τοῦ ὑπαίτιου.

Ἄρθρον 223.

Κοινὴν ἀβαρίαν ἀποτελοῦν ὁ μισθὸς καὶ τὰ ἔξοδα τροφοδοσίας τοῦ πληρώματος, ὡς καὶ αἱ λοιπαὶ δαπάναι, ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ πλοῖον ἠμποδίσθη κατὰ τὸν πλοῦν ἐκ διατα-

γῆς Πολιτείας τινὸς ἢ ἠναγκάσθη νὰ παραμείνῃ εἰς τινὰ λιμένα ἕνεκα πολέμου ἢ ἄλλης παρεμφεροῦς κίττας.

Κοινὴν ἀβαρίαν ἀποτελοῦν ἐπίσης ὁ μισθὸς καὶ τὰ ἔξοδα τροφοδοσίας τοῦ πληρώματος εἰς λιμένα ἀναγκαστικῆς προσρμήσεως τοῦ πλοίου πρὸς ἐκτέλεσιν ἀπαραιτήτων ἐπισκευῶν διὰ τὴν συνέχισιν τοῦ πλοῦ, καὶ ἐφ' ὅσον αἱ ἐπισκευαὶ αὐταὶ συνιστοῦν κοινὴν ἀβαρίαν.

Ἄρθρον 224.

Ἐπὶ ἐκβολῆς, αὕτη ἀποφασίζεται καὶ ἐνεργεῖται κατὰ τὴν κρίσιν ἀγαθοῦ ἀνδρός, ἰδίᾳ δὲ λαμβάνεται ὑπ' ὄψει τὸ βάρος, ἢ ἀξία καὶ ἢ ἐπὶ τοῦ πλοίου θέσις τῶν ἐκβλητέων.

Ἄρθρον 225.

Αἱ τὴν κοινὴν ἀβαρίαν συνιστῶσαι θυσίαι κατανέμονται μετὰξὺ διασωθέντος καὶ θυσιασθέντος φορτίου, ἀφ' ἐνός, τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ἀφ' ἐτέρου. Ἡ κατανομή γίνεται διὰ συνεισφορᾶς καὶ ρυθμίζεται (κανονισμὸς τῆς ἀβαρίας) συμφώνως πρὸς τὰς ἐπομένους διατάξεις, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει συμφωνία γενομένη ρητῶς ἀποδεκτὴ ὑπὸ πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Ἄρθρον 226.

Ἡ δαπάνη πρὸς ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου ὑπολογίζεται μειομένη κατὰ λόγον τῆς διαφορᾶς νέου πρὸς παλαιόν, οὐχὶ ὁμῶς πλέον τοῦ τρίτου αὐτῆς.

Ἡ κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ προηγουμένου ἔδαφίου μείωσις δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν δαπανηθέντων διὰ προσωρινὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένον φορτώσεως, προσεγγίσεως ἢ ἀναγκαστικῆς προσορμίσεως.

Ἄρθρον 227.

Τὰ θυσιασθέντα ὡς καὶ τὰ διασωθέντα πράγματα συνεισφέρουν κατ' ἀναλογίαν τῆς ἀξίας, ἢ ἔχουν εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως, ἀφαιρουμένων τῶν ἐξόδων ἐκφορτώσεως, τῶν τελωνειακῶν δασμῶν ἢ ἄλλων παρομοίων βαρῶν.

Τὸ πλοῖον συνεισφέρει κατ' ἀναλογίαν τῆς ἀξίας ἢ ἔχει εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως. Ὁ ἀνεκκαθάριστος ναῦλος πραγμάτων καὶ ἐπιβατῶν, περὶ τοῦ ὁποίου συνωμολογήθη ὅτι θὰ εἶναι ὀπωσθήποτε κεκτημένος ἢ ὀφειλόμενος, συνεισφέρει κατὰ τὰ δύο τρίτα.

Ἄρθρον 228.

Τὰ διὰ τὸ πλοῖον προωρισμένα τρόφιμα ὡς καὶ αἱ ἀποσκευαὶ τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐπιβατῶν, δὲν ὑπόκεινται εἰς συνεισφορὰν, ἐὰν διεσώθησαν, συμμετέχουν ὁμῶς εἰς αὐτὴν, ἐὰν ἐθυσιάσθησαν ἢ ἐβλάβησαν.

Ἄρθρον 229.

Τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτωθέντα συνεισφέρουν ἐφ' ὅσον διεσώθησαν. Ἐὰν δὲ ἐθυσιάσθησαν μετέχουν εἰς τὴν συνεισφορὰν, ἐφ' ὅσον ὁ ἐπ' αὐτῶν ἔχων δικαιώματα δὲν συνήνεσεν ἐγγράφως εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσιν.

Ἐπὶ ἀκτοπλοίας, τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτωθέντα πράγματα συνεισφέρουν εἴτε ἐθυσιάσθησαν εἴτε διεσώθησαν.

Ἄρθρον 230.

Ἐὰν μετὰ τὴν διανομὴν τὰ ἐκβληθέντα πράγματα ἀνεκτῆθησαν ὑπὸ τοῦ δικαίου, ὑποχρεοῦται οὗτος ν' ἀποδώσῃ ὅτι ἔλαβεν ἐκ τῆς συνεισφορᾶς, μετ' ἀφαίρεσιν τῆς ζημίας, τῆς προξενηθείσης ἐκ τῆς ἐκβολῆς ὡς καὶ τῶν ἐξόδων ἀνακτῆσεως.

Ἄρθρον 231.

Τὸ γένος, τὸ εἶδος καὶ ἡ ποσότης τῶν πραγμάτων, ἅτινα συνεισφέρουν, ὡς καὶ τῶν ἐκβληθέντων ἢ διασωθέντων, ἀποδεικνύονται διὰ τῆς φορτωτικῆς καὶ τῶν τιμολογίων, τοιούτων δὲ μὴ ἐκδοθέντων, διὰ παντός ἀποδεικτικῶς μέσου.

Τὰ πράγματα, ἅτινα ἐφορτώθησαν ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ πλοίαρχου, δὲν γίνονται δεκτὰ εἰς κοινὴν ἀβαρίαν, ἐὰν ἐθυσιάσθησαν ἢ ἐβλάβησαν, συνεισφέρουν ὁμῶς ἐὰν διεσώθησαν.

Ἄρθρον 232.

Ὁ Πλοίαρχος ὀφείλει, εὐθύς ὡς τοῦτο καταστῆ δυνατόν, νὰ συντάξῃ ἐγγραφοὺς ἐκθεσιν περὶ τῶν ληφθεισῶν ἀποφάσεων μετὰ τῆς αἰτιολογίας αὐτῶν, περὶ τῶν ἐνεργειῶν αὐτοῦ διὰ

τὴν κοινὴν σωτηρίαν, ὡς καὶ περὶ τῶν θυσιασθέντων ἢ βλαβέντων πραγμάτων.

Ἡ ἔκθεσις υπογράφεται ὑπὸ τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος, σημειούμενων τῶν τυχόν διαφωνιῶν, ἀντιγράφεται δὲ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τῆς γεφύρας.

Ἀντίγραφον τῆς ἐκθέσεως ταύτης, βεβαιούμενον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, προσαρτᾶται εἰς τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 50 ἔκθεσιν

Ἄρθρον 233.

Ὁ κανονισμὸς τῆς ἀβαρίας γίνεται εἰς τὸν τελικὸν λιμένα ἐκφορτώσεως ἢ εἰς τὸν λιμένα, ἐνθα συνέβη ἡ διακοπὴ τοῦ πλοῦ, ἐπιμελεῖα τοῦ πλοιάρχου, ἢ τοῦ ἐπιμελεστέρου τῶν ἐνδιαφερομένων, ὑπὸ πραγματοποιησάντων κανονιστῶν, οἵτινες διορίζονται ὑπὸ τοῦ προέδρου τῶν πρωτοδικῶν καὶ ἐν ἔλλείψει ὑπὸ τοῦ εἰρηνοδίκου, ἐν δὲ τῇ ἀλλοδαπῇ ὑπὸ τῆς προξενικῆς ἀρχῆς καὶ ἐν ἔλλείψει, ὑπὸ τῆς ἐπιτοπιῶν ἀρχῆς.

Ὁ κανονισμὸς ἐπικουροῦται ὑπὸ τοῦ πρωτοδικείου, εἰς δὲ τὴν ἀλλοδοπὴν ὑπὸ τῆς προξενικῆς ἀρχῆς ἢ ἐν ἔλλείψει ὑπὸ τῆς ἐπιτοπιῶν ἀρχῆς.

Ἄρθρον 234.

Ὁ μεταφορεὺς δύναται ν' ἀρνηθῆ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἢ νὰ ζητήσῃ τὴν μεσεγγύησιν αὐτῶν μέχρι καταβολῆς τῆς βαρυνούσης ταῦτα συνεισφορᾶς, ἐκτὸς ἐὰν ὁ ἔχων ἐπ' αὐτῶν δικαιώματα παράσχῃ ἀρκουσαν ἐγγύησιν.

## ΤΙΤΛΟΣ ΔΩΔΕΚΑΤΟΣ

Περὶ συγκρούσεως πλοίων.

Ἄρθρον 235.

Ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων, ἐὰν αὕτη συνέβη ἐκ τυχαίου συμβεβηκότος ἢ ἀνωτέρας βίας ἢ ἐὰν ὑφίσταται ἀμφιβολία περὶ τῶν αἰτιῶν τῆς, αἱ ζημίαι βαρύνουν τοὺς ὑποστάντας αὐτάς.

Ἄρθρον 236.

Ἐὰν ἡ σύγκρουσις συνέβη ὑπαιτιότητι τοῦ ἐνὸς τῶν πλοίων αἱ ἐντεῦθεν ζημίαι βαρύνουν τὸ ὑπαίτιον πλοῖον.

Ἐν περιπτώσει κοινῆς ὑπαιτιότητος ἕκαστον πλοῖον εὐθύνεται ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ τῆς βαρυνούσης αὐτὸ ὑπαιτιότητος. Ἐὰν δὲν δύναται νὰ καθορισθῇ ἡ ἀναλογία ἢ ἐν ἰσότητι ὑπαιτιότητος, ἡ εὐθύνη μερίζεται κατ' ἴσα μέρη.

Αἱ ζημίαι αἱ γενομέναι εἴτε εἰς τὰ πλοῖα εἴτε εἰς τὰ φορτία εἴτε εἰς τὰς ἀποσκευὰς ἢ ἄλλα πράγματα τῶν πληρωμάτων, ἐπιβατῶν ἢ ἄλλων ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου προσώπων, βαρύνουν τὰ ὑπαίτια πλοῖα κατὰ τὴν ἀνωτέρω ἀναλογίαν.

Ἄρθρον 237.

Τὰ ὑπαίτια πλοῖα ἐνέχονται εἰς ὀλόκληρον διὰ τὰς ζημίας τὰς προξενηθείσας ἐνεκα θανάτου ἢ βλάβης τοῦ σώματος ἢ τῆς υἱείας.

Ὁ καταβαλὼν ποσὸν ἀνώτερον ἐκείνου, ὅπερ κατὰ τὸ προηγούμενον ἄρθρον βαρύνει αὐτόν, δικαιούται εἰς ἀναγωγὴν. Τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς παραγράφεται μετὰ ἕντος, ἀρχόμενον ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ ἔτους καθ' ὃ ἐγένετο ἡ καταβολή.

Ἄρθρον 238.

Ἡ κατὰ τὰ προηγούμενα ἄρθρα εὐθύνη ὑφίσταται καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἢ σύγκρουσις ἐπῆλθεν ἐξ ὑπαιτιότητος πλοηγῶ καὶ ὑποχρεωτικῶς ἀκόμη προσληφθέντος.

Ἄρθρον 239.

Ἡ κατὰ τὰ προηγούμενα ἄρθρα εὐθύνη τῶν πλοίων εἶναι ἀνεξάρτητος τῆς εὐθύνης τῶν ὑπαίτιων προσώπων πρὸς τοὺς ζημιωθέντας καὶ τοὺς πλοιοκτῆτας.

Ἄρθρον 240.

Μετὰ τὴν σύγκρουσιν, ὁ πλοίαρχος ἐκάστου τῶν συγκρουσθέντων πλοίων ὑποχρεοῦται νὰ παράσχῃ ἀρωγὴν πρὸς τὸ ἕτερον πλοῖον, τὸ πλήρωμα καὶ τοὺς ἐπιβάτας αὐτοῦ, ἐφ' ὅσον δύναται, τὴν πράξιν τοῦτο ἀνευ σοβαροῦ κινδύνου τοῦ ἰδίου αὐτοῦ πλοίου, τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν.

Ὡσαύτως ὑποχρεοῦται ἵνα, κατὰ τὸ δυνατόν, γνωρίσῃ εἰς τὸ ἄλλο πλοῖον τὸ ὄνομα καὶ τὸν λιμένα τῆς νηολογήσεως τοῦ πλοίου του, ὡς καὶ τὸν τόπον τοῦ ἀπόπλου καὶ τοῦ κατάπλου.

Μόνη ἡ παράβασις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν γεννᾷ εὐθύνην τοῦ πλοιοκτῆτου.

Ἄρθρον 241.

Αἱ κατὰ τὰ προηγούμενα ἄρθρα διατάξεις ἐφαρμόζονται καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀνὸρθωσιν τῶν ζημιῶν τὰς ὁποίας, εἴτε διὰ τῆς ἐκτελέσεως ἢ παραλείψεως χειρισμοῦ εἴτε διὰ τῆς μὴ τηρήσεως τῶν κανονισμῶν, πλοῖον ἐπροξένησεν εἰς ἕτερον πλοῖον ἢ εἰς τὰ ἐπ' αὐτοῦ πρόσωπα ἢ πράγματα, καίτοι δὲν ἐπῆλθε πρόσκρουσις.

Ἄρθρον 242.

Τὰ ἑλληνικὰ δικαστήρια ἐν περιπτώσει συγκρούσεως, ἔχουν δικαιοδοσίαν α) ἐὰν ὁ ἐναγόμενος κατοικῇ ἢ διαμένῃ εἰς τὴν Ἑλλάδα, β) ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχῃ ἑλληνικὸν ἰθαγένειαν, γ) ἐὰν ἡ σύγκρουσις ἐλαβε χώραν εἰς τὰ ἑλληνικὰ ὕδατα, δ) ἐὰν ἡ Ἑλλάς εἶναι τόπος κατασχέσεως τοῦ πλοίου, ἔστω καὶ ἂν πρὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς ἦρηθῇ ἡ κατάσχεσις.

Ἄρθρον 243.

Αἱ ἀποφάσεις διοικητικῶν ἐπιτροπῶν ἢ συμβουλίων ἐρεύνης ἐπὶ τῶν αἰτίων καὶ τῆς ὑπαιτιότητος, ἐν περιπτώσει συγκρούσεως, ὡς καὶ ἐπὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ζημίας, ἔχουν τὴν ἰσχὺν τεκμηρίου, τοῦ δικαστοῦ δυναμένου νὰ μορφώσῃ κρίσιν καὶ ἐξ οἰωνδήποτε ἄλλων στοιχείων.

Ἄρθρον 244.

Ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ πλοιοκτῆτης τοῦ συγκρουσθέντος πλοίου δύναται νὰ ἐνεργήσῃ καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ πληρώματος, τῶν δικαιούχων ἐπὶ τοῦ φορτίου, τῶν ἐπιβατῶν καὶ λοιπῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου προσώπων διὰ τὰς προσγενομένας εἰς αὐτὸν ζημίας ἐκ τῆς συγκρούσεως.

Ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ πλοιοκτῆτης ὑποχρεοῦται νὰ προσεπικαλέσῃ τὸν διὰ λογαριασμὸν οὔτινος ἐνήργησεν, ἐντὸς προθεσμίας δύο μηνῶν, πάντως δὲ μέχρι τῆς πρώτης ἐπ' ἀκροατηρίου συζητήσεως.

Ἄρθρον 245.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος τίτλου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων καίτοι ἠγκυροβολημένων.

## ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΚΑΤΟΣ ΤΡΙΤΟΣ

Περὶ τῶν ἐκ τῆς ἐπιθαλασίου ἀρωγῆς ἀπαιτήσεων.

Ἄρθρον 246.

Ἡ ἐπιθαλάσσιος ἀρωγὴ καὶ ἡ διάσωσις τῶν ἐν κινδύνῳ πλοίων, τῶν ἐπ' αὐτῶν πραγμάτων, τοῦ ναύλου, φορτίου καὶ ἐπιβατῶν, ὡς καὶ αἱ ὁμοίας φύσεως ὑπηρεσίαι, αἱ παρασχεθεῖσαι μεταξύ πλοίων, διέπονται ὑπὸ τῶν ἐπομένων διατάξεων.

Ἄρθρον 247.

Πᾶσα πράξις ἀρωγῆς ἢ διασώσεως πλοίου, ἐφ' ὅσον ἔσχηεν ὠφέλιμον ἀποτέλεσμα, παρέχει δικαίωμα εὐλόγου ἀμοιβῆς. Ἀμοιβὴ ὀφείλεται καὶ ὅταν ἡ ἀρωγὴ ἢ ἡ διάσωσις ἐλαβον χώραν μεταξύ πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὸν αὐτὸν πλοιοκτῆτην.

Ἄρθρον 248.

Ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν ἀξίαν τῶν διασωθέντων πραγμάτων.

Ἄρθρον 249.

Ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου δὲν δικαιούται εἰς ἀμοιβὴν.

Δὲν δικαιούνται εἰς ἀμοιβὴν οὔτε εἰς ἀπόδοσιν τῶν δαπανῶν τὰ πρόσωπα ἄτινα, παρὰ τὴν ρητὴν καὶ εὐλογον ἀπαγόρευσιν τοῦ πλοιάρχου τοῦ κινδυνεύσαντος πλοίου συμμετέσχον εἰς τὴν ἀρωγὴν.

Ἄρθρον 250.

Ὁ ρυμουλκῶν δικαιούται ἀμοιβῆς διὰ τὴν ἀρωγὴν ἢ τὴν διάσωσιν τοῦ παρ' αὐτοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου ἢ τοῦ φορτίου, μόνον ἐφ' ὅσον παρέσχεν ἐξαιρετικὰς ὑπηρεσίας, εἰς τὰς ὁποίας δὲν ὑπερχειροῦτο ἐκ τῆς συμβάσεως ρυμουλκῆσεως.



## \*Άρθρον 251.

Ἐὰν ἡ ἀρωγὴ παρεσχέθη ὑπὸ τοῦ πλοίου, τὸ ἡμισυ τῆς ἀμοιβῆς ἀνήκει εἰς τὸν πλοιοκτήτην, τὸ τέταρτον εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ τὸ ὑπόλοιπον τέταρτον εἰς τὸ πλήρωμα, πᾶσα δ' ἐναντία συμφωνία εἶναι ἀκυρος.

Τὸ εἰς τὸ πλήρωμα ἀναλογεῖν κατανέμεται ἐπὶ τῇ βάσει πίνακος, συντασσομένου ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου, κατὰ λόγον τῆς προσωπικῆς ἐκάστου συμβολῆς. Ἐγειρομένης ἀμφισβητήσεως λύεται αὐτὴ ὑπὸ τῆς λιμενικῆς ἢ προξενικῆς ἀρχῆς, κατὰ τῆς ἀποφάσεω. τῶν ὁποίων ἐπιτρέπονται ἀντιρρήσεις ἐνώπιον τοῦ προέδρου τῶν πρωτοδικῶν. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται, κατ' ἀναλογίαν, αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 947 Πολ. Δικονομίας.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν ἐξ ἐπαγγέλματος ναυαγοσωστικῶν πλοίων.

## \*Άρθρον 252.

Ἡ διανομὴ τῆς ἀμοιβῆς ρυθμίζεται συμφώνως πρὸς τὸ δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ παρασχόντος τῆς ἀρωγῆν ἢ τοῦ διασωσάντος πλοίου.

## \*Άρθρον 253.

Ἡ σύμβασις περὶ ἀρωγῆς ἢ διασώσεως, ἢ συναφθεῖσα ἐν καιρῷ κινδύνου καὶ ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν αὐτοῦ, δύναται, τῇ αἰτήσῃ παντὸς ἔχοντος ἔννομον συμφέρον, ν' ἀκυρωθῇ ἢ τροποποιηθῇ ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου ἐὰν τὸ περιεχόμενον τῆς συμβάσεως ἀντίκειται εἰς τὴν ἐπιείκειαν, ἰδίᾳ ἐὰν ἡ συμφωνηθεῖσα ἀμοιβὴ εἶναι προδήλως ὑπερβολικὴ ἢ δυσανάλογος πρὸς τὴν παρασχεθεῖσαν ὑπηρεσίαν.

## \*Άρθρον 254.

Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς, ἐὰν δὲν ἐπιτευχθῇ συμφωνία ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου.

Ἡ ἀμοιβὴ ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου, κατὰ τὰς περιστάσεις, λαμβάνοντος ὡς βάσιν α) κατὰ πρῶτον λόγον, τὸ ἐπιτευχθὲν ἀποτέλεσμα, τὰς προσπάθειάς καὶ τὸν ζῆλον τῶν βοηθησάντων, τὸν κίνδυνον ὃν διέτρεξαν τὸ βοηθηθὲν πλοῖον, οἱ ἐπιβάται, τὸ πλήρωμα καὶ τὸ φορτίον, οἱ σώσονται καὶ τὸ διασώσαν πλοῖον, τὸν διατεθέντα χρόνον, τὰ ἐξοδα εἰς ἃ ὑπεβλήθησαν, τὰς ζημίας ἃς ὑπέστησαν καὶ τοὺς κινδύνους εὐθύνης καὶ ἄλλους οὓς διέτρεξαν οἱ σώσονται, τὴν ἀξίαν τοῦ ὕλικου τοῦ ἐκτεθέντος παρ' αὐτῶν εἰς τοὺς κινδύνους, λαμβανομένης ὑπ' ὄψει τῆς τυχόν εἰδικῆς διασκευῆς τοῦ βοηθήσαντος πλοίου καὶ β) κατὰ δευτέρον λόγον, τὴν ἀξίαν τῶν διασωθέντων πραγμάτων.

Τὸ δικαστήριον δύναται νὰ περιορίσῃ ἢ νὰ μὴ ἐπιδικάσῃ ἀμοιβήν, ἐὰν οἱ σώσονται ἐκ πταίσματος αὐτῶν κατέστησαν ἀναγκαίαν τὴν διάσωσιν ἢ τὴν ἀρωγῆν ἢ ἐγένοντο ἔνοχοι κλοπῶν, ἀποκρύψεων ἢ ἄλλων δολίων πράξεων.

## \*Άρθρον 255.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ προηγουμένου ἀρθροῦ ὁ πλοίαρχος ἐκπροσωπεῖ καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν παρίστανται ἄλλως.

## \*Άρθρον 256.

Λόγω διασώσεως προσώπων οὐδεμία καταβάλλεται ἀμοιβή, ἀλλ' οἱ παρεμβάντες καὶ διασώσαντες ἀνθρώπινους ὑπάρξεις δικαιουῦνται εἰς εὐλογὸν μέρος ἐκ τῆς ἀμοιβῆς ἣτις προσήκει κατὰ τὰς διατάξεις τῶν προηγουμένων ἀρθρων.

## ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΚΑΤΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΣ

## Περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως.

## \*Άρθρον 257.

Ἐπὶ ἀσφαλίσεως κατὰ κινδύνων τῆς θαλασσοπολιᾶς ἐφαρμόζονται αἱ περὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως διατάξεις τῶν ἀρθρων 189—225 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, ἐφ' ὅσον αὗται δὲν εἶναι ἀσυμβίβαστοι πρὸς τὴν θαλασσίαν ἀσφάλισιν καὶ δὲν τροποποιουῦνται ὑπὸ τῶν ἐπομένων διατάξεων

## \*Άρθρον 258.

Τὸ ἀσφαλιστήριον, πλὴν τῶν ἐν ἀρθρῷ 192 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου στοιχείων, ἀναγράφει τὸ ὄνομα, τὸ εἶδος, τὴν χωρητικότητα καὶ τὴν ἰθαγένειαν τοῦ πλοίου.

## \*Άρθρον 259.

Πᾶν ἔννομον συμφέρον, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐλπυζομένου κέρδους, ἐκτιθέμενον εἰς θαλασσίους κινδύνους, δύναται ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως.

## \*Άρθρον 260.

Πλειόνες ἀσφαλίσεις τοῦ αὐτοῦ συμφέροντος, γενόμεναι ἀνευ δόλου, ἰσχύουν ἅπασαι μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ συμφέροντος, τῶν πλειόνων ἀσφαλιστῶν ἐνεχομένων εἰς ὁλόκληρον.

## \*Άρθρον 261.

Ἐὰν ἡ ἀσφάλισις ἀφορᾷ εἰς πράγματα μὴ καθωρισμένα ἢ ὠρισμένα μόνον κατὰ γένος, μέλλοντα νὰ φορτωθοῦν κατὰ τμήματα ἢ καὶ ἐφ' ἅπαξ ἐπὶ πλοίων ὀρισθέντων ἢ μὴ (τρέχουσα ἀσφάλισις), ἡ ἀσφάλισις καλύπτει ἐκάστην γενομένην φόρτωσιν, τοῦ ἠσφαλισμένου ὑποχρεομένου, ἐπὶ ποιῆ ἀποζημιώσεως, ὅπως γνωστοποιεῖ ταύτην ἀμελλητὴ εἰς τὸν ἀσφαλιστήν.

## \*Άρθρον 262.

Ἐπὶ τῆς κατὰ χρόνον ἀσφαλίσεως, αὕτη ἀρχεται ἀπὸ τῆς χρονολογίας τοῦ ἀσφαλιστηρίου. Ὁ χρόνος ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρων 243 καὶ 244 Ἀστικοῦ Κώδικος, ἢ δὲ ἡμέρα ἀπὸ μεσονυχτίου εἰς μεσονύκτιον, τῶν κινδύνων τῆς πρώτης καὶ τῆς τελευταίας ἡμέρας παραμενόντων εἰς βάρος τοῦ ἀσφαλιστοῦ. Χρόνος ἐννοεῖται ὁ τοπικὸς τῆς Χώρας ἐνθα ἐξεδόθη τὸ ἀσφαλιστήριον.

Ἐὰν ὁ χρόνος τῆς ἀσφαλίσεως λήξῃ διαρκούντος τοῦ πλοῦ, αὕτη παρατείνεται καὶ λήγει τὴν ἐπομένην τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἠγγυροβόλησε καὶ προσεδέθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ τελικοῦ προορισμοῦ. Ὁ ἀσφαλιστὴς δικαιουῖται εἰς ἀνάλογον πρόσθετον ἀσφάλιστρον.

## \*Άρθρον 263.

Ἐπὶ ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου κατὰ πλοῦν ὁ κίνδυνος καλύπτεται ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως ἢ τῆς παραλαβῆς ἔρματος, μέχρι τῆς ἐκφορτώσεως. Ἐπακολουθησάσης ἐν συνεχείᾳ νέας κατὰ πλοῦν ἀσφαλίσεως, ἢ διὰ τὸν προηγούμενον πλοῦν κάλυψις παύει ἅμα τῇ ἐνάρξει τῆς διὰ τὸν νέον πλοῦν ἀσφαλιστικῆς καλύψεως.

## \*Άρθρον 264.

Ἐὰν ἡ ἀσφάλισις ἀφορᾷ τὸ φορτίον, ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις ἀρχεται ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως καὶ δὴ ἀφ' ἧς τὰ ἀσφαλισθέντα παύσουν ἐφαπτόμενα τῆς ξηρᾶς, λήγει δὲ κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἀποθέσεως αὐτῶν ἐπὶ τῆς ξηρᾶς εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει μετὰ τριάκοντα ἡμέρας ἀπὸ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν λιμένα τοῦτον.

Ἡ κάλυψις τοῦ κινδύνου ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὸν χρόνον καθ' ὃν, συμφώνως πρὸς τὰς τοπικὰς συνθηκὰς, τὰ ἀσφαλισθέντα παραμένου ἀποτεθειμένα ἐπὶ φορτηγίδων.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἐφαρμόζονται ἀναλόγως καὶ ἐπὶ ἀσφαλίσεως τοῦ ἐλπυζομένου κέρδους.

## \*Άρθρον 265.

Τὸ ἀσφάλιστρον ὀφείλεται πλῆρες ἐὰν ἤρξατο ὁ κίνδυνος, τούτου δὲ δι' οἰονδήποτε λόγον ματαιωθέντος, ὀφείλεται ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ ἡμισυ τοῦ ἀσφαλιστροῦ, πάντως δὲ οὐχὶ ἀνώτερον τοῦ ἡμίσεως ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ποσοῦ.

## \*Άρθρον 266.

Ἐπὶ ἀσφαλίσεως τοῦ ναύλου, ἐὰν μὲν τὸν κίνδυνον αὐτοῦ φέρῃ ὁ ἐκναυλωτὴς ἐφαρμόζονται αἱ περὶ ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου διατάξεις, ἐὰν δὲ ὁ ναυλωτὴς, αἱ περὶ ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου.

## \*Άρθρον 267.

Ἀσφαλιζόμενος ναῦλος εἶναι ὁ ἀνεκκαθάριστος, ἐφ' ὅσον δὲν ἠσφαλισθῆσαν κεχωρισμένως τὰ ἐξοδα ἐξοπλισμοῦ, οἱ προκαταβληθέντες μισθοὶ τοῦ πληρώματος καὶ τὰ ἀσφάλιστρα.

## "Άρθρον 268.

Τὸ ἀσφάλισμα καθορίζεται κατὰ τὴν ἀξίαν ἣν εἶχον τὰ ἀσφαλισθέντα καθ' ὃν χρόνον ἤρξατο ἡ ἀσφαλιστικὴ κλύψις, ἐπὶ δὲ τοῦ φορτίου προστίθενται τὰ ἔξοδα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ὁ ναύλος καὶ τὸ ἀσφάλιστρον.

Τὸ ἀσφάλισμα συνίσταται εἰς τὴν ὑπὸ τῶν μερῶν συμπεφωνημένῃν ἀποτίμησιν, ἐφ' ὅσον αὕτη ρητῶς ἐγένετο ἀποδεκτὴ ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἐν τῷ ἀσφαλιστηρίῳ. Ἡ λόγῳ πλάνης προσβολῆ τῆς περὶ ἀποτιμῆσεως συμφωνίας ἀποκλείεται.

## "Άρθρον 269.

Ὁ ἀσφαλιστὴς ἐνέχεται διὰ τὰς ἀπωλείας καὶ ζημίας αἰτινες προκαλοῦνται ἐξ οἰουδήποτε γεγονότος συμβάντος κατὰ τὸν πλοῦν, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς κλοπῆς.

Ὁ ἀσφαλιστὴς ἐνέχεται δι' ἅς ζημίας τὸ πλοῖον, λόγῳ συγκρούσεως, ὑποχρεοῦται ἔναντι τρίτων, ἐξαιρέσει τῶν λόγῳ βλάβης τοῦ σώματος ἢ τῆς ὑγείας.

## "Άρθρον 270.

Ἐὰν τὸ πλοῖον κατέστη ἀνίκανον πρὸς πλοῦν καὶ τὰ ἠσφαλισμένα πράγματα μετεφορτώθησαν εἰς ἄλλο πλοῖον, ὁ ἀσφαλιστὴς εὐθύνεται καὶ διὰ τὰ ἔξοδα μεταφορτώσεως, ἐναποθέσεως, φυλάξεως, τὸ ὑπερβάλλον τοῦ ναύλου καὶ τὰ πρὸς διάσωσιν ἔξοδα, οὐχὶ ὁμῶς πέραν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ποσοῦ.

## "Άρθρον 271.

Ἡ ἀσφάλισις κατὰ κινδύνων πολέμου περιλαμβάνει τὰς ἀπωλείας καὶ τὰς ζημίας ἐκ πάσης πολεμικῆς πράξεως ἢ συμβεβηκότος, ὡς καὶ παντός γεγονότος ἐπελθόντος μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου, ἀλλ' ἐξ αἰτίας αὐτοῦ (πολεμικοὶ κίνδυνοι). Πρὸς τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους ἐξομοιοῦνται οἱ κίνδυνοι ἐξ ἐμφυλίου πολέμου καὶ στάσεων.

Ἐν ἀμφιβολίᾳ ἡ ζημία θεωρεῖται προελθοῦσα ἐκ κοινοῦ θαλασσοῦ συμβεβηκότος.

## "Άρθρον 272.

Ἡ σύμβασις ἀσφάλισεως κατὰ κοινῶν θαλασσίων κινδύνων λύεται ἀφ' ἧς τὸ πλοῖον ἐκτεθῆ εἰς κινδύνους πολεμικούς, ἐὰν δὲ τοῦτο συμβῆ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ἡ λύσις ἐπέρχεται ἅμα τῷ κατάπλω εἰς τὸν πρῶτον λιμένα.

Ἡ κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον λύσις τῆς ἀσφάλισεως δὲν ἐπέρχεται ἐὰν ἡ ἀσφάλισις συνήφθη ληφθέντων ὑπ' ὄψει καὶ τῶν πολεμικῶν κινδύνων.

Ἐπὶ ἀσφάλισεως κατὰ χρόνον ὁ ἀσφαλιστὴς ὑποχρεοῦται ὅπως ἀποδώσῃ τὸ εἰς τὸν μὴ δεδουλευμένον χρόνον ἀναλογοῦν ἀσφάλιστρον.

## "Άρθρον 273.

Ἐὰν ἐκ πράξεως τοῦ ἠσφαλισμένου ἐπῆλθεν ἀλλαγὴ τῆς πλευσεως, τοῦ πλοῦ ἢ τοῦ πλοίου, ὁ ἀσφαλιστὴς ἔκτοτε δὲν ἐνέχεται, ἀποκερδαίνει δὲ τὸ ἀσφάλιστρον.

Ἡ ἀντικατάστασις τοῦ πλοιάρχου, καθ' ἑαυτὴν, δὲν ἐπάγεται τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ ἀσφαλιστοῦ.

## "Άρθρον 274.

Ὁ ἀσφαλιστὴς δὲν ἀπαλλάσσεται ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ ἀπώλειαι καὶ αἱ ζημίαι ὀφείλονται εἰς ὑπαίτιότητα τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος ἢ ἄλλων προσώπων.

## "Άρθρον 275.

Ὁ ἀσφαλιστὴς δὲν ἐνέχεται διὰ τὰ ἔξοδα ναυσιπλοίας, ἐλλιμενίσεως, ναυλοχίας, καθάρσεως, οὐδὲ διὰ τὰ παντός εἶδους τέλη καὶ δικαιώματα τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον.

## "Άρθρον 276.

Ἡ ρήτρα «ἐλεύθερον ἀβαρίας» ἀπαλλάσσει τὸν ἀσφαλιστὴν πάσης ὑποχρεώσεως ἐκ ζημιῶν, αἱ ὁποῖαι δὲν συνιστοῦν ὀλικὴν ἀπώλειαν ἢ περίπτωσιν ἐγκαταλείψεως.

## "Άρθρον 277.

Ἀπαλλοτριωθέντος τοῦ ἠσφαλισμένου πράγματος ὁ νέος κτήτωρ ὑπεισέρχεται εἰς τὰ ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις.

Ἐπὶ ἀσφάλισεως πλοίου ὁ νέος κτήτωρ ἐνέχεται διὰ τὸ ἀσφάλιστρον εἰς ὀλικὴν μετὰ τοῦ παλαιοῦ. Δικαιοῦται νὰ καταγγεῖλῃ τὴν σύμβασιν ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἀπαλλοτριώσεως, ὅποτε δὲν ἐνέχεται διὰ τὸ ἀσφάλιστρον. Ὁ ἀσφαλιστὴς ἀπαλλάσσεται, ἐν ἡ πραγματοποιήσεως τοῦ κινδύνου ἐπέλθῃ συνετεία γεγονότων τὰ ὁποῖα δὲν ὀκ συνέβαινον ἐν δὲν ἐλάμβανε χώραν ἢ ἀπαλλοτριώσεως.

Ἐπὶ ἀσφάλισεως φορτίου ὁ ἀσφαλιστὴς δύναται ν' ἀντιτάξῃ τὴν μὴ καταβολὴν τοῦ ἀσφαλιστροῦ καὶ τὴν ἐντεῦθεν ἀπαλλαγὴν αὐτοῦ, ἔναντι τοῦ νέου κτήτορος, μόνον ἐν ὁ τελευταῖος οὗτος τελεῖ ἐν κακῇ πίστει.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἐφαρμύζονται ἀναλόγως καὶ ἐπὶ ἀπαλλοτριώσεως δι' ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ.

## "Άρθρον 278.

Πραγματοποιηθέντος τοῦ κινδύνου, ὁ ἠσφαλισμένος ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ ἀμελλητί εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν ἀπάσας τὰς σχετικὰς εἰδήσεις ὑποχρεούμενος ἄλλως εἰς ἀποζημίωσιν.

## "Άρθρον 279.

Ἐπὶ ἀσφάλισεως φορτίου ἡ νόμιμος κατοχὴ τοῦ ἀσφαλιστηρίου καὶ τῆς φορτωτικῆς ἀρκεῖ πρὸς νομιμοποίησιν τοῦ κατόχου ὡς φορέως τοῦ ἠσφαλισμένου συμφέροντος.

## "Άρθρον 280.

Ὁ ἠσφαλισμένος δικαιούται νὰ ἐγκαταλείψῃ εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν τὰ ἀσφαλισθέντα ἀντικείμενα καὶ νὰ ἀπαιτήσῃ τὸ ὀφειλόμενον ἐπὶ ὀλικῆς ἀπωλείας ἀσφάλισμα, εἰς τὰς περιπτώσεις καὶ ὑπὸ τοὺς ὅρους τῶν ἐπομένων ἀρθρῶν.

## "Άρθρον 281.

Ἡ ἐγκαταλείψις τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου ἢ τοῦ ναύλου, δύναται νὰ γίνῃ μόνον ὅταν α) τὸ πλοῖον, συνετεία θαλασσοῦ συμβεβηκότος, ἀπωλέσθῃ ἢ περιῆλθεν εἰς κατάστασιν ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν καὶ δὲν δύναται νὰ ἐπισκευασθῇ, β) τὰ ἔξοδα διὰ τὴν ἀνέλκυσιν, τὴν ἐπισκευὴν καὶ τὴν ἐπαναφορὰν τοῦ βλαβέντος πλοίου εἰς κατάστασιν ἐπιτρέπουσαν νὰ ἐξχολουθήσῃ τοῦτο τὴν ναυσιπλοΐαν, ὑπερβαίνον τὰ τρία τέταρτα τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀξίας ἢ ὅταν ἡ ἐπισκευὴ δὲν εἶναι ἐφικτὴ εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, οὐδ' εἶναι δυνατὴ ἢ αὐτόθι μεταφορὰ τῶν μέσων τῆς ἐπισκευῆς ἢ ἡ ρυμούλκησις τοῦ πλοίου εἰς λιμένα ἔνθα δύναται νὰ ἐπισκευασθῇ, γ) ἀπὸ τῆς τελευταίας εἰδήσεως περὶ τοῦ πλοίου παρῆλθον τοὐλάχιστον τρεῖς μῆνες, προκειμένου περὶ πλοίων μηχανοκινήτων, προκειμένου δὲ περὶ ἰστιοφόρων πέντε μῆνες, ὅποτε ὁ κίνδυνος θεωρεῖται πραγματοποιηθεὶς τὴν ἐπομένην τῆς ἡμέρας εἰς ἣν ἀνῆλθει ἢ τελευταία εἰδήσις καὶ δ) τὸ πλοῖον ἀλωθῇ ἢ ἐμπυλώσθῃ κατὰ διαταγὴν ξένης δυνάμεως, ἢ δὲ ἀσφάλισις καλύπτει τοὺς κινδύνους πολέμου.

## "Άρθρον 282.

Εἰς τὴν περίπτωσιν δ' τοῦ προηγουμένου ἀρθροῦ τὸ πρὸς ἐγκατάλειψιν δικαίωμα δὲν δύναται ν' ἀσκηθῇ πρὶν ἢ παρέλθῃ τρίμηνον ἀπὸ τῆς γνωστοποιήσεως τῆς ἀλώσεως ἢ τῆς ἐμποδίσεως.

## "Άρθρον 283.

Τὸ πρὸς ἐγκατάλειψιν δικαίωμα ἀσκεῖται ἐντὸς προθεσμίας τριῶν μηνῶν, ἀρχομένης τὴν ἐπιούσαν τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐγένετο γνωστὸν τὸ ἀτύχημα ἢ τῆς ἡμέρας, καθ' ἣν συνεπληρώθη ἢ κατὰ τὸ ἀρθρον 281 περίπτωσις γ' ἢ ἢ κατὰ τὸ ἀρθρον 282 προθεσμία.

## "Άρθρον 284.

Τὸ πρὸς ἐγκατάλειψιν δικαίωμα ἀσκεῖται διὰ δηλώσεως κοινοποιουμένης πρὸς τὸν ἀσφαλιστὴν.

## "Άρθρον 285.

Ἐὰν ὁ ἀσφαλιστὴς, ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως τῆς δηλώσεως περὶ ἐγκαταλείψεως, δὲν ἀμφισβητήσῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐγκαταλείψεως ἢ ἐὰν τοῦτο ἀναγνωρισθῇ δικαστικῶς, τὰ ἐπὶ τῶν ἐγκαταλειπόμενων ἀντικειμένων δικαιώματα μεταβιβάζονται εἰς τὸν



ασφαλιστήν. Ἡ μεταβίβασις θεωρεῖται συντελεσθεῖσα ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως τῆς περὶ ἐγκαταλείψεως δηλώσεως.

Ὁ ἠσφαλισμένος ὑποχρεῖται νὰ παράσῃ εἰς τὸν ασφαλιστήν τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίες καὶ νὰ παραδώσῃ εἰς αὐτὸν τὰ εἰς τὴν κατοχὴν του ἀποδεικτικὰ ἔγγραφα.

Ἄρθρον 286.

Ὁ ασφαλιστὴς τοῦ ἐπιζομένου κέρδους οὐδὲν δικαίωμα ἀποκτᾷ ἐκ τῆς ἐγκαταλείψεως.

Ἄρθρον 287.

Ὁ ασφαλιστὴς δύναται, διὰ δηλώσεως κοινοποιουμένης εἰς τὸν ἠσφαλισμένον ἀμελλητί, νὰ ἀποποιηθῇ τὴν κτῆσιν τῆς κυριότητος ἐπὶ τοῦ ἐγκαταλειφθέντος, προσφερόμενος συγχρόνως ἀνεπιφυλάκτως εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ ὅλου ἀσφαλίματος.

Ἄρθρον 288.

Ὁ ασφαλιστὴς δικαιούται νὰ προκαλέσῃ τὸν ἠσφαλισμένον ὅπως προβῇ εἰς ἐγκατάλειψιν ἐντὸς εὐλόγου, ὑπ' αὐτοῦ τασσομένης προθεσμίας. Παρελθούσης δὲ ταύτης ἀπράκτου, ὁ ἠσφαλισμένος στερεῖται τοῦ δικαιώματος τῆς ἐγκαταλείψεως.

## ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΚΑΤΟΣ ΠΕΜΠΤΟΣ

### Παραγραφαί.

Ἄρθρον 289.

Εἰς ἐτησίαν παραγραφὴν ὑπόκεινται αἱ ἀξιώσεις :

1. Τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν καὶ λοιπῶν παροχῶν τῶν πηγαζουσῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

2. τοῦ πλοιοκτῆτου κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος διὰ τὰς κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας των διαπραχθείσας ὑπ' αὐτῶν ἀδικοπραξίας.

3. Ἐκ τῆς χορηγήσεως ὑλικῶν ἢ τροφίμων, ἐκ τῆς ἐκτελέσεως ἐργασιῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν, ἐπισκευὴν, ἐξοπλισμὸν ἢ ἐφοδιασμὸν τοῦ πλοίου ὡς καὶ ἐκ τῶν κατὰ τὰ ἄρθρα 45 καὶ 46 ἐνεργειῶν τοῦ πλοιάρχου.

4. Ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, μεταφορᾶς ἐπιβατῶν ἢ πραγμάτων ὡς καὶ ἐκ τῆς μὴ ἐκτελέσεως ἢ μὴ προσήκουσης ἐκτελέσεως τῆς συμβάσεως.

5. Ἐκ γενικῆς ἀβαρίας πρὸς πληρωμὴν συνεισφορᾶς.

6. Ἐκ συγκρούσεως πλοίων διὰ τὰς προξενηθείσας εἰς πρόσωπα ἢ πράγματα βλάβας ἢ ζημίας.

Ἄρθρον 290.

Εἰς διετὴ παραγραφὴν ὑπόκεινται αἱ ἀξιώσεις :

1. τῶν συμπλοιοκτητῶν κατ' ἀλλήλων ἢ κατὰ τοῦ διαχειριστοῦ τῆς συμπλοιοκτησίας αἱ πηγάζουσαι ἐκ τῆς ἐμεταλλεύσεως ἢ διαχειρίσεως τοῦ πλοίου,

2. ἐκ τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως,

3. ἐξ ἐπιθαλασσίας ἀρωγῆς ἢ διασώσεως διὰ τὴν πληρωμὴν τῆς ἀμοιβῆς καὶ τῶν ἐξόδων,

4. κατὰ τοῦ ναυπηγοῦ ἕνεκεν ἐλλείψεων τοῦ ναυπηγηθέντος πλοίου.

Ἄρθρον 291.

Ἡ παραγραφὴ τῶν εἰς τὰ προηγούμενα ἄρθρα ἀξιώσεων ἀρχίζει ἅμα τῇ λήξει τοῦ ἔτους καθ' ὃ συμπίπτει ἡ ἀφετηρία αὐτῆς.

Ἡ ἔγερσις τῆς ἀγωγῆς κατὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ λόγῳ ἐγκαταλείψεως διακόπτει τὴν παραγραφὴν καὶ τῆς κατ' αὐτοῦ ἀξιώσεως λόγῳ ζημιῶν.

Ἄρθρον 292.

Ὁ καλῆ τῇ πίστει καὶ δυνάμει νομίμου τίτλου προσήκοντως ἐγγεγραμμένον νεμηθεὶς πλοῖον ἐπὶ τριετίαν γίνεται κύριος αὐτοῦ.

Ὁ ἐπὶ δεκαετίαν νεμόμενος πλοῖον γίνεται κύριος αὐτοῦ.

## ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 293.

Ὁ Κώδιξ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἀρχεταὶ ἰσχύων μετὰ παρέλευσιν ἑξ μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως αὐτοῦ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἄρθρον 294.

Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καταργεῖται τὸ βιβλίον δεῦτερον (ἄρθρα 226—526, ὡς διευτυπώθησαν ὑπὸ τοῦ νόμου ΓΨΙΖ τοῦ 1910) τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου.

Καταργοῦνται ὡσαύτως καὶ πᾶσαι ἐν γένει αἱ διατάξεις νόμων ἢ ἐθίμων αἱ ἀντικείμεναι εἰς τὰς διατάξεις τοῦ κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἢ ἀναγόμεναι εἰς θέματα ρυθμιζόμενα ὑπ' αὐτοῦ.

Ἄρθρον 295.

Καταργοῦνται ὁ νόμος 1752 τοῦ 1951 «περὶ ναυτικῆς ἐργασίας», ὡς καὶ τὸ Νομοθετικὸν Διάταγμα 2652]1953 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ νόμου 1752».

Διατηρεῖται προσωρινῶς ἐν ἰσχύϊ μέχρι τῆς διὰ Β. Δ. καταργήσεως ἢ τροποποιήσεως αὐτοῦ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2652]1953, τῶν ἐν αὐτῷ διατάξεων θεωρουμένων ὅτι ἀποτελοῦν προσθήκην εἰς τὸ ἄρθρον 66 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Διατηρεῖται προσωρινῶς ἐν ἰσχύϊ μέχρι τῆς διὰ Β. Δ. καταργήσεως ἢ τροποποιήσεως αὐτοῦ τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Ν.Δ. 2652]1953, τῶν ἐν αὐτῷ διατάξεων θεωρουμένων ὅτι ἀποτελοῦν προσθήκην εἰς τὸ ἄρθρον 73 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Διατηρεῖται προσωρινῶς ἐν ἰσχύϊ μέχρι τῆς διὰ Β. Δ. καταργήσεως ἢ τροποποιήσεως αὐτῆς ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2652]1953.

Ἄρθρον 296.

Καθ' ὅς περιπτώσεις νόμος ἰσχύων παραπέμπει εἰς τὰς καταργουμένας διὰ τοῦ παρόντος διατάξεις ἐφαρμόζονται αἱ ἀντίστοιχοι διατάξεις τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἄρθρον 297.

Τὰ μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τελεσιδικῶς ἢ διὰ συμβατικῆς ἀναγνωρίσεως ἢ διὰ συμβιβασμοῦ κριθέντα δὲν θίγονται ἐκ τῶν διατάξεων αὐτοῦ.

Ὁ παρὼν Νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' Ἡμῶν σήμερον κυρωθεὶς, δημοσιευθήτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 26 Φεβρουαρίου 1958

**ΠΑΥΛΟΣ  
Β.**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ  
**Κ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Σ. ΚΩΣΤΙΑΔΗΣ**

Ἐδωροθήρη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 28 Φεβρουαρίου 1958

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
**Κ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

# Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

## ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1957 ἡ ἔτησις συνδρομῆ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων αὐτῆς καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεως ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης καὶ τῷ Παραρτήματι τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καθωρίσθησαν ὡς κάτωθι:

### Α. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ τεύχος Α'.....	Δρχ.	400
2. » » » Β'.....	»	250
3. » » » Γ'.....	»	200
4. » » Παράρτημα .....	»	200
5. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν .....	»	500
6. » » τεύχος «Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ. Δ. κλπ.» .....	»	300
7. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας .....	»	200
8. Δι' ἄπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία .....	»	2.000

Οἱ Δῆμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἡμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Υπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἑξῆς ποσά:

1. Διὰ τὸ τεύχος Α' .....	Δρχ.	20.—
2. » » » Β' .....	»	12,50
3. » » » Γ' .....	»	10.—
4. » » Παράρτημα .....	»	10.—
5. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν .....	»	25.—
6. » » τεύχος «Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π.».....	»	15.—
7. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας .....	»	10.—
8. Δι' ἄπαντα τὰ τεύχη .....	»	100.—

### Β. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἐκαστον φύλλον, μέχρι 8 σελίδων τιμᾶται δραχ. 2, ἀπὸ 9 σελίδων καὶ ἔνω, ἐκτὸς εἰδικῶν περιπτώσεων, δραχ. 5.

### Γ. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

I. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης:		
Α'. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν.		
1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων .....	Δρχ.	200
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ..	»	5.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν .....	»	1.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰ συνέλευσεις, ὡς καὶ τῶν κατὰ τὸ άρθρον 32 τοῦ Ν. 3221)24 γνωστοποιήσεων ..	»	500
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ.20)5)1939 ..	»	100
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν .....	»	2.000
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἐταιρειῶν.....	»	500
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν.....	»	300
9. Τῶν Ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παραχώρις ἀδείας ἐπεκτασεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων.....	»	2.000

10. Τῶν περὶ παραχώρις πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἐταιρειῶν.....	»	1.000
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν.....	»	5.000

### Β'. Δημοσιεύματα Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης.

1. Τῶν Καταστατικῶν .....	Δρχ.	500
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν Καταστατικῶν ...	»	200
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων .....	»	100
4. Τῶν ἰσολογισμῶν .....	»	500
5. Τῶν ἐκθέσεων κτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων .....	»	500

### II. Εἰς τὸ Παράρτημα:

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων .....	»	200
2. Τῶν ἀδειῶν πωλήσεως ἱαματικῶν ὑδάτων...	»	500

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεω ἐν γένει ὠρίσθη εἰς 5 ο).ο.

### Δ. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ἐναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπερ μερίμνη τοῦ ἐνδιαφερομένου ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύναται ν' ἀποστέλλονται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ ταμεῖον τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία, ἅτινα ἀποδίδουσι τοῦτο εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὀριζόμενα διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 192378)3639 τοῦ ἔτους 1947 (ΡΟΝΕΟ 185) ἐγκυκλίου διαταγῆς τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Δημοσίου Λογιστικοῦ. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστελλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποτέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸν.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΚΩΝ. ΧΡ. ΤΡΥΦΩΝΑΣ



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 21 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1977

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
19

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

#### ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

41. Περί συμπληρώσεως διατάξεων τινων του Π.Δ. 213/1975 περί Πτητικής Ακαταλληλότητας Ίπταμένων και Ραδιοναυτίλων Αξιοματικών, λόγω Μειωμένης Πτητικής Ικανότητας ή Μειωμένης Πτητικής Εφάρξεως και Πειθαρχικότητας κατά τὰς Πτήσεις. 1
42. Περί συστάσεως παρά τῇ Κοινότητι Βριληρσίων του Νομοῦ Ἀττικῆς ἰδίου νομικοῦ προσώπου ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κοινοτική Φιλαρμονική Βριληρσίων» ... 2
43. Περί συστάσεως παρά τῇ Κοινότητι Ἑλληνικοῦ του Νομοῦ Ἀττικῆς ἰδίου νομικοῦ προσώπου ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κοινοτική Βιβλιοθήκη Ἑλληνικοῦ» ... 3
44. Περί τροποποιήσεως τοῦ ὑπ' ἀριθ. 315/1975 Π.Δ. περί συστάσεως ἐν τῷ Δήμῳ Βεροίας του Νομοῦ Ἡμαθίας ἰδίου νομικοῦ προσώπου ὑπὸ τὸ ὄνομα «Στέγη Γραμμάτων καὶ Τεχνῶν Δήμου Βεροίας, ὡς ἐτροποποιήθη τοῦτο μεταγενεστέρως» ... 4

#### ΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

5. Περί ἐγκρίσεως ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς (περὶ καθορισμοῦ ἐπιτοκίων ἐπὶ τῶν τυχόν ἀνοιγμάτων εἰς τοὺς παρά τῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος τρεχομένους λογαριασμοὺς τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν) ... 5
6. Περί ἐγκρίσεως ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς περὶ ἐπιτοκίων χρηματοδοτήσεων. ... 6
7. Περί ἐγκρίσεως ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς (περὶ ἀναπροεξοφλητικοῦ ἐπιτοκίου τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος) ... 7
8. Περί ἐγκρίσεως ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς (περὶ συμπληρώσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 114/5/13.3.1976 ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς) (περὶ καθορισμοῦ τοῦ ἐπιτοκίου τῶν παρά τῷ Ταμείῳ Παρακαταθητῶν καὶ Δανείων τηρουμένων ἐντόκων καταθέσεων τῶν Δήμων καὶ Κοινοτήτων κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 40 τοῦ Ν.Δ. 180/1975) ... 8

### ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

#### ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 41

Περί συμπληρώσεως διατάξεων τινων του Π.Δ. 213/1975 περί Πτητικής Ακαταλληλότητας Ίπταμένων και Ραδιοναυτίλων Αξιοματικών, λόγω μειωμένης Πτητικής Ικανότητας ή Μειωμένης Πτητικής Εφάρξεως και Πειθαρχικότητας κατά τὰς Πτήσεις.

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντας ὑπ' ὄψει :

α) Τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 13 τοῦ Ν.Δ. 1400/1973 (περὶ καταστάσεως τῶν Ἀξιοματικῶν τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων).

β) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 55/29.6.76 γνώμη τοῦ Ἀνωτάτου Ἀεροπορικοῦ Συμβουλίου (ΑΑΣ).

γ) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 954/30.11.76 Γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαιμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἄρθρον 1.

1. Εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ Π.Δ. 213/1975 προστίθεται ὑποπαράγραφος αθ) ἔχουσα ὡς ἀκολουθοῦς :

αθ) Ὅταν προσέλθῃ διὰ πτήσιν μετὰ χρήσιν οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν, τῆς χρήσεως ταύτης διαπιστουμένης ὑπὸ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Μοίρας ἢ τοῦ Ὑποδιοικητοῦ, ἢ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Μονάδος ὡς ἐπίσης καὶ τοῦ Ἰατροῦ τῆς Μονάδος τῇ χρήσει ἀνεγνωρισμένης καὶ ἀξιόπιστου συσκευῆς).

2. Εἰς τὸ ἀρθρον 1 τοῦ Π.Δ. 213/1975 προστίθεται παράγραφος 11 ἔχουσα ὡς ἀκολουθοῦς :

α11 Κατὰ τὴν περίπτωσιν τῆς παραγράφου 10 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ, διὰ τὸν Ἰπτάμενον Ἀξιοματικὸν τὸν προσερχόμενον διὰ πτήσιν μετὰ χρήσιν οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν τηρεῖται ἡ ἀκόλουθος διαδικασία :

α) Διακόπτονται αἱ πτήσεις τοῦ Ἀξιοματικοῦ καὶ ὑποβάλλεται λεπτομερὴς ἀναφορὰ μεθ' ὧν τῶν δικαιολογητικῶν στοιχείων ἱεραρχικῶς εἰς Α.Α.

β) Ὁ Ἀρχηγὸς τῆς Ἀεροπορίας διατάσσει τὴν παραπομπὴν τοῦτου εἰς τὸ Ἀνώτατον Ἀεροπορικὸν Συμβούλιον (ΑΑΣ) πρὸς κρίσιν τῆς Πτητικῆς του καταλληλότητος.

γ) Τὸ Ἀνώτατον Ἀεροπορικὸν Συμβούλιον (ΑΑΣ) λαμβάνον ὑπ' ὄψιν τὰς σχετικὰς ἐκθέσεις κρίνει τὴν πτητικὴν καταλληλότητα τοῦ Ἰπταμένου Ἀξιοματικοῦ.

## Άρθρον 2.

1. Είς την παράγραφον 1 του άρθρου 2 του Π.Δ. 213/1975 προστίθεται υποπαράγραφος ι' έχουσα ως ακολούθως :

α) "Όταν προσέλθῃ διὰ πτήσιν μετά χρήσιν οίνοπνευματωδῶν ποτῶν, τῆς χρήσεως ταύτης διαπιστωμένης ὑπὸ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Μοίρας ἢ τοῦ Ὑποδιοικητοῦ ἢ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Μονάδος ὡς ἐπίσης καὶ τοῦ Ἰατροῦ τῆς Μονάδος τῆς χρήσεως ἀνεγνωρισμένης καὶ ἀξιωματικῶν συσκευῆς».

2. Είς τὸ ἄρθρον 2 τοῦ Π.Δ. 213/1975 προστίθεται παράγραφος 10' έχουσα ὡς ἀκολούθως :

«10 Κατὰ τὴν περίπτωσιν τῆς παραγράφου 1' τοῦ παρόντος ἄρθρου, διὰ τὸν Ραδιοναυτὶλον ἀξιωματικὸν τὸν προσερχόμενον διὰ πτήσιν μετά χρήσιν οίνοπνευματωδῶν ποτῶν τηρεῖται ἡ ἀκόλουθος διαδικασία :

α) Διαικτόνται αἱ πτήσεις τοῦ ἀξιωματικοῦ καὶ ὑποβάλλεται λεπτομερὴς ἀναφορὰ μεθ' ὧν τῶν δικαιολογητικῶν στοιχείων ἱεραρχικῶς εἰς ΑΑ.

β) Ὁ Ἀρχηγὸς τῆς Ἀεροπορίας διατάσσει τὴν παραπομπὴν τούτου εἰς τὸ Ἄνωτατον Ἀεροπορικὸν Συμβούλιον (ΑΑΣ) πρὸς κρίσιν τῆς πτητικῆς του καταλληλότητος.

γ) Τὸ Ἄνωτατον Ἀεροπορικὸν Συμβούλιον (ΑΑΣ) λαμβάνον ὑπ' ὄψιν τὰς σχετικὰς ἐκθέσεις κρίνει τὴν πτητικὴν καταλληλότητα τοῦ Ραδιοναυτῆ τοῦ Ἀξιωματικοῦ».

## Άρθρον 3.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος Προεδρικοῦ Διατάγματος ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσίευσός του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Εἰς τὸν ἑμέτερον ἐπὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης Ὑπουργόν, ἀντίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 28 Δεκεμβρίου 1976

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ**

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ  
**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΒΕΡΩΦ - ΤΟΣΙΤΣΑΣ**

## ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 42

Περὶ συστάσεως παρὰ τῆ Κοινότητι Βριλησίων τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς ἰδίου νομικοῦ προσώπου ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κοινοτικὴ Φιλαρμονικὴ Βριλησίων».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 139 καὶ 219 τοῦ Δημοτικοῦ καὶ Κοινοτικοῦ Κώδικος (Π.Δ. 933/1975).

2. Τὴν ὑπ' ἀριθ. Ε.Π. 6690/28.9.76 κοινὴν ἀπόφασιν τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐσωτερικῶν, περὶ μεταβιβάσεως ἀρμοδιοτήτων εἰς τὸν Ὑπουργὸν Ἐσωτερικῶν.

3. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 955, τῆς 26ης Νοεμβρίου 1976, γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας.

Προτάσει τοῦ ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάξαμεν :

Ἄρθρον μόνον.

Ἐγκρίνεται ἡ ὑπ' ἀριθ. 85/14.9.1976 ἀπόφασιν τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Βριλησίων τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς, Διαμερισματος Ἀνατολικῆς Ἀττικῆς, περὶ συστάσεως παρὰ τῆ ὁμωνύμῃ Κοινότητι, ἰδίου νομικοῦ προσώπου, ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κοινοτικὴ Φιλαρμονικὴ Βριλησίων», ἔχουσα οὕτως :

1. Συνιστᾶται παρὰ τῆ Κοινότητι Βριλησίων τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς ἰδίου νομικὸν πρόσωπον ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κοινοτικὴ Φιλαρμονικὴ Βριλησίων».

2. Σκοπὸς τοῦ συνιστωμένου νομικοῦ προσώπου εἶναι ἡ κατάρτισις πλήρους καὶ ἀρτίας φιλαρμονικῆς καὶ ἡ εὐρύθμιος λειτουργία αὐτῆς διὰ τὴν συμβολὴν τῆς εἰς τὸν λαμπρότερον

ἐορτασμὸν τῶν Ἐθνικῶν ἐπετειῶν καὶ τοπικῶν ἐορτῶν, ἡ παροχὴ ψυχαγωγίας πρὸς τοὺς δημότας καὶ ἡ ἐν γένει προαγωγή τοῦ μουσικοῦ αἰσθηματος εἰς τοὺς νέους τῆς περιοχῆς τῆς κοινότητος καὶ ἡ ἐκπαίδευσιν ὧν ἐξ αὐτῶν ἔχουν κλίσιν εἰς τὴν μουσικὴν.

3. Πόροι αὐτοῦ εἶναι : α) ἐτησίᾳ ἐπιχορήγησις τῆς κοινότητος δυναμένη νὰ ἀνέλθῃ μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 150.000 δραχμῶν. β) πάσης φύσεως εἰσφοραί, δωρεαί, κληρονομίαι καὶ κληροδοσίαι. γ) εἰσπράξεις ἐκ τῆς συμμετοχῆς τοῦ νομικοῦ προσώπου εἰς διαφόρους ἐκδηλώσεις χαρᾶς καὶ πένθους καὶ δ) πρόσσοδοι ἐκ τῆς ἰδίας αὐτοῦ περιουσίας.

4. Τὸ συνιστώμενον νομικὸν πρόσωπον διοικεῖται ὑπὸ ἐπιταμελοῦς διοικητικοῦ συμβουλίου ἀποτελουμένου ἐκ : α) τοῦ Προέδρου τῆς Κοινότητος, ὡς προέδρου, β) ἕως γ) δύο κοινοτικῶν συμβούλων, ὁριζομένων ὑπὸ τοῦ κοινοτικοῦ συμβουλίου, δ) ἐνὸς ἐκπαιδευτικοῦ καὶ ε) ἕως ζ) τριῶν δημοτῶν ἐκλεγομένων ὑπὸ τοῦ κοινοτικοῦ συμβουλίου, ὡς μελῶν.

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον ἐκλέγει ἐν ἐκ τῶν μελῶν αὐτοῦ ὡς ἀντιπρόεδρον. Ἡ θητεία τῶν μελῶν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ἀκολουθεῖ τὴν κοινοτικὴν περίοδον.

5. Τὸ νομικὸν πρόσωπον ἐκπροσωπεῖται ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων καὶ πάσης ἀρχῆς ὑπὸ τοῦ προέδρου καὶ τούτου κωλυομένου ἢ ἀπόντος, ὑπὸ τοῦ ἀντιπροέδρου.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν Ὑφυπουργόν, ἀντίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 21 Δεκεμβρίου 1976

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ**

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ  
**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ**

(3)

## ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 43

Περὶ συστάσεως παρὰ τῆ Κοινότητι Ἑλληνικοῦ τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς ἰδίου νομικοῦ προσώπου ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κοινοτικὴ Βιβλιοθήκη Ἑλληνικοῦ».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 139 καὶ 219 τοῦ Δημοτικοῦ καὶ Κοινοτικοῦ Κώδικος (Π.Δ. 933/1975).

2. Τὴν ὑπ' ἀριθμ. Ε.Π. 6690/28.9.76 κοινὴν ἀπόφασιν τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐσωτερικῶν (περὶ μεταβιβάσεως ἀρμοδιοτήτων εἰς τὸν Ὑπουργὸν Ἐσωτερικῶν).

3. Τὴν ὑπ' ἀριθμ. 962, τῆς 2ας Δεκεμβρίου 1976 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν Ὑφυπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάξαμεν :

Ἄρθρον μόνον.

Ἐγκρίνεται ἡ ὑπ' ἀριθμ. 61/18 Αὐγούστου 1976 ἀπόφασιν τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Ἑλληνικοῦ τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς. Διαμερισματος Πειραιῶς, περὶ συστάσεως παρὰ τῆ ὁμωνύμῃ Κοινότητι ἰδίου νομικοῦ προσώπου ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κοινοτικὴ Βιβλιοθήκη Ἑλληνικοῦ» ἔχουσα οὕτως :

1. Συνιστᾶται παρὰ τῆ Κοινότητι Ἑλληνικοῦ, τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς, ἰδίου νομικὸν πρόσωπον ὑπὸ τὸ ὄνομα «Κοινοτικὴ Βιβλιοθήκη Ἑλληνικοῦ».

2. Σκοπὸς τοῦ συνιστωμένου νομικοῦ προσώπου εἶναι ἡ ἐν γένει ἐξυπηρέτησις καὶ προαγωγή τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τῶν κατοίκων.

3. Πόροι αὐτοῦ εἶναι : α) ἐτησίᾳ ἐπιχορήγησις τῆς Κοινότητος, β) πάσης φύσεως συνδρομαί, εἰσφοραί, δωρεαί καὶ κληρονομίαι. γ) εἰσπράξεις ἐκ τοῦ ἀντιτίμου τῶν παρεχομένων

ὕπὸ τοῦ νομικοῦ προσώπου πραγμάτων ἢ ὑπηρεσιῶν, δ) πρόσοδοι ἐκ τῆς ἰδίας αὐτοῦ περιουσίας καὶ ε) πᾶσα παροχὴ τοῦ Κράτους ἢ ἑτέρα νόμιμος πρόσοδος.

4. Ἡ ὑπὲρ αὐτοῦ ἀφιερωμένη περιουσία ἀποτελεῖται ἐκ τῶν βιβλίων καὶ ἐπίπλων τῆς καταργηθείσης κοινοτικῆς βιβλιοθήκης Ἑλληνικοῦ («Τὸ φῶς»).

5. Τὸ συνιστώμενον νομικὸν πρόσωπον διοικεῖται ὑπὸ πενταμελοῦς διοικητικοῦ συμβουλίου ἀποτελουμένου ἐκ α) τοῦ Προέδρου τῆς Κοινότητος, ὡς Προέδρου, β) ἑνὸς Κοινοτικοῦ Συμβούλου ἐκλεγομένου ὑπὸ τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου καὶ γ) ἕως ε) τριῶν δημοτῶν ὀριζομένων ὑπ' αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν συμβούλιον ἐκλέγει ἐν ἐκ τῶν μελῶν αὐτοῦ ὡς ἀντιπρόεδρος.

Ἡ θητεία τῶν μελῶν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ἀκολουθεῖ τὴν Κοινοτικὴν περίοδον.

6. Τὸ νομικὸν πρόσωπον ἐκπροσωπεῖται ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων καὶ πάσης ἀρχῆς ὑπὸ τοῦ προέδρου καὶ τοῦτου κωλυομένου ἢ ἀπόντος, ὑπὸ τοῦ ἀντιπροέδρου.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑφυπουργῶν, ἀνατίθεται τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 7 Ἰανουαρίου 1977

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ**

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ  
**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ**

#### ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 44

(4)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ ὑπ' ἀριθ. 315/1975 Π. Δ/τος «περὶ συστάσεως ἐν τῷ Δήμῳ Βεροίας τοῦ Νομοῦ Ἡμαθίας ἰδίου νομικοῦ προσώπου ὑπὸ τὸ ὄνομα «Στέγη Γραμμάτων καὶ Τεχνῶν Δήμου Βεροίας», ὡς ἐτροποποιήθη τοῦτο μεταγενεστέρως.

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 139 καὶ 219 τοῦ Δημοτικοῦ καὶ Κοινοτικοῦ Κώδικος (Π.Δ. 933/1975).

2. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 950, τῆς 26ης Νοεμβρίου 1976, γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας.

3. Τὴν ὑπ' ἀριθ. Ε.Π. 6690/28.9.1976 κοινὴν ἀπόφασιν τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ τοῦ Ὑπουργοῦ Ἑσωτερικῶν, περὶ μεταβιβάσεως ἀρμοδιοτήτων εἰς τὸν Ὑφυπουργὸν Ἑσωτερικῶν, προτάσει τοῦ ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑφυπουργοῦ, ἀπεφασίσαιμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον μόνον.

Ἐγκρίνεται ἡ ὑπ' ἀριθ. 242/21.9.1976 ἀπόφασιν τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Βεροίας, δι' ἧς τροποποιεῖται ἡ παράγραφος 5 τῆς ὑπ' ἀριθ. 22/28.1.1975 ὁμοίας αὐτοῦ ἐγκριθείσης διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 315/16.4.1975 Π. Δ/τος, δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 93/16.5.1975 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (τεύχος Α'), περὶ συστάσεως παρὰ τῷ Δήμῳ Βεροίας ἰδίου νομικοῦ προσώπου ὑπὸ τὸ ὄνομα «Στέγη Γραμμάτων καὶ Τεχνῶν Δήμου Βεροίας», καὶ ὡς μεταβλήθη ὁ τίτλος αὐτοῦ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 130/11.5.76 ἀποφάσεως τοῦ αὐτοῦ Συμβουλίου ἐγκριθείσης διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 553/20.7.1976 Π. Δ/τος, δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 201/31.7.1976 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (τεύχος Α') εἰς «Ἀντωνιάδειος Σχολὴ Γραμμάτων καὶ Τεχνῶν Δήμου Βεροίας» ὡς κατωτέρω :

«5. Τὸ συνιστώμενον νομικὸν πρόσωπον διοικεῖται ὑπὸ ἑνδεκαμελοῦς διοικητικοῦ συμβουλίου, ἀποτελουμένου ἐκ τοῦ ἐκάστοτε Δημάρχου ὡς Προέδρου καὶ δέκα μελῶν ὀριζομένων δι' ἀποφάσεως τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου. Ἡ θητεία τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ἀκολουθεῖ τὴν θητείαν τῶν μελῶν τοῦ δημοτικοῦ συμβουλίου. Τὸ ἐν τῶν μελῶν ὀρίζεται ἀντιπρόεδρος».

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑφυπουργῶν, ἀνατίθεται τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 21 Δεκεμβρίου 1976

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ**

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ  
**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ**

#### ΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

(5)

Πρᾶξις ὑπ' ἀριθ. 5, τῆς 3ης Ἰανουαρίου 1977

Περὶ ἐγκρίσεως ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς «περὶ καθορισμοῦ ἐπιτοκίων ἐπὶ τῶν τυχόν ἀνοιγμάτων εἰς τοὺς παρὰ τῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος τρεχουμένους λογαριασμοὺς τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν».

#### ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαβὸν ὑπ' ὄψει :

1. Τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ Ν.Δ. 588/1948 «περὶ ἐλέγχου τῆς Πίστewς», ὡς αὕτη ἀντικατεστάθη ὑπὸ τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἀρθροῦ 4 τοῦ Ν. 128/1975 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων τινῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ χρηματοδοτικοῦ συστήματος».

2. Τὸ ὑπ' ἀριθ. 4732/21-12-1976 ἔγγραφον τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, ἀποφασίζει :

Ἐγκρίνει τὰς κατὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. 143/15-12-1976 συνεδρίσιν τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς ληφθεῖσαν ἀπόφασιν (Θέμα 11ον), ἔχουσαν ὡς ἀκολουθῶς :

«Θέμα 11ον: Καθορισμὸς ἐπιτοκίων ἐπὶ τῶν τυχόν ἀνοιγμάτων εἰς τοὺς παρὰ τῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος τρεχουμένους λογαριασμοὺς τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν.

Ἡ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, λαβοῦσα ὑπ' ὄψει τὰς γενόμενας μεταβολὰς τῶν ἐπιτοκίων χορηγήσεων τῶν Τραπεζῶν, ὡς καὶ τοῦ ἀναπροεξοφλητικοῦ ἐπιτοκίου τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, ἀπεφασίσει, ὡς καθορίσθη, ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1977 καὶ ἐφ' ἑξῆς, τὰ ἐπιτόκια ἐπὶ τῶν προσωρινῶν ἀνοιγμάτων εἰς τοὺς παρὰ τῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος τρεχουμένους λογαριασμοὺς τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν, ἀναλόγως τοῦ χρόνου διαρκείας τῆς υπερβάσεως, ὡς ἀκολουθῶς :

Διὰ τὸ Α' δεκαήμερον εἰς 12 % ἐτησίως.

Διὰ τὸ Β' δεκαήμερον εἰς 13 % ἐτησίως.

Διὰ τὸ Γ' δεκαήμερον καὶ ἐπέκεινα εἰς 14, 1/2 % ἐτησίως.

Ἡ παροῦσα ἀπόφασιν δέον, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 3 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ Ν.Δ. 588/48 «περὶ ἐλέγχου τῆς Πίστewς» νὰ τύχη τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου καὶ νὰ δημοσιευθῇ συμφώνως τῶν ἀρθρῶν 6 τοῦ αὐτοῦ Ν. Δ/τος εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως».

Ἡ παροῦσα δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ο Πρωθυπουργὸς  
καὶ Πρόεδρος τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

Τὰ Μέλη

ΠΑΝΑΓ. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ, ΓΕΩΡΓ. ΓΑΛΛΗΣ, ΔΗΜ. ΜΗΓΣΙΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ, ΠΗΠΟΚΡ. ΙΟΥΡΔΑΝΟΓΛΟΥ, ΕΤΑΓΓ. ΔΕΒΛΕΤΟΓΛΟΥ, ΙΩΑΝ. ΜΠΟΤΤΟΣ, ΙΩΑΝ. ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΛΑΣΚΑΡΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ, ΓΕΩΡΓ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ.

Ἀκριβὲς ἀντίγραφον

Ὁ Γραμματεὺς τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου  
**Σ. Κ. ΜΠΑΛΤΑΣ**

(6)

Πράξεις υπ' αριθ. 6, τής 3ης Ιανουαρίου 1977

Περί έγκρίσεως αποφάσεως τής Νομισματικής Έπιτροπής  
περί έπιτοκίων χρηματοδοτήσεων.

## ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαβόν υπ' όψιν :

1. Τάς διατάξεις τής παραγράφου 3 του άρθρου 2 του Ν.Α. 588/1948, «περί έλέγχου τής Πίστωσης», ώς αυτή αντικατεστάθη υπό τής παραγράφ. 2 του άρθρου 4 του Ν. 128/1975 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων τινων αναφερομένων εις τήν λειτουργίαν του χρηματοδοτικού συστήματος».

2. Το υπ' αριθ. 4732/21-12-1976 έγγραφον τής Νομισματικής Έπιτροπής, αποφασίζει :

Έγκρίνει τήν κατά τήν υπ' αριθ. 143/15-12-1976 συνεδριάσιν τής Νομισματικής Έπιτροπής ληφθείσαν απόφασιν (θέμα 8ον), έχουσαν ώς ακολούθως :

«Θέμα 8ον : Έπιτόκια Χρηματοδοτήσεων.

Η ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, λαβούσα υπ' όψιν :

1) τας διατάξεις τής υπ' αριθ. 1509/1/14-9-68 αποφάσεως τής Νομισματικής Έπιτροπής (κεφάλ. 3ον, παρ. 1) περί έπιτοκίων και προμηθειών χρηματοδοτήσεων υπό των Τραπεζών των διαφόρων κλάδων τής Οικονομίας, ώς αι έν λόγω διατάξεις συμπληρωθείσαι και τροποποιηθείσαι ισχύουν σήμεραν,

2) τας έκτοτε δημιουργηθείσας και νύν ύφισταμένας πιστωτικές συνθήκας, απεφάσισεν, αντικαθιστώσα έν προκειμένω τήν προρρηθείσαν διάταξιν τής υπ' αριθ. 1509/1/14-9-68 αποφάσεως τής Νομισματικής Έπιτροπής (κεφαλ. 3ον, παραγράφ. 1), ώς αυτή τροποποιηθείσα και συμπληρωθείσα μεταγενεστέρως ισχύει σήμεραν, όπως καθορίση τά ανώτατα όρια έπιτοκίων των προς τήν οικονομίαν χρηματοδοτήσεων των τραπεζών και λοιπών πιστωτικών ιδρυμάτων ώς ακολούθως :

Α) ΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ  
ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ.

Ι) Γενικόν έπιτόκιον 13% (περιλαμβανομένης προμηθείας 1%).

Τούτο είναι το γενικώς ισχύν έπιτόκιον, εις το όποιον υπάγονται άπαντα αι μη έμπίπτουσαι εις τας έπομένας (παραγράφ. II, III, IV, V) ειδικάς κλίμακας έπιτοκίων κατηγορίαι χρηματοδοτήσεων. Έκ τούτων αναφέρονται ένδεικτικώς αι ακόλουθοι περιπτώσεις :

Χορηγήσεις προς βιομηχανίαν και βιοτεχνίαν διά κεφάλαιον κινήσεως.

Χορηγήσεις προς έσωτερικόν έμπόριον δι' αγοράς μετρητοΐς από βιομηχανίας και διά βιομηχανοποίησιν αγαθών είτε εις εκμισθούμενα εργοστάσια είτε επ' άμοιβή παροχής υπηρεσιών (ΦΑΣΟΝ).

— Δάνεια προς επαγγελματίας άνευ δικαιολογητικών.  
— Χρηματοδότησις ξενοδοχειακών και τουριστικών επιχειρήσεων ως και τουριστικών γραφείων διά κεφάλαιον κινήσεως, βάσει τής υπ' αριθ. 95/10/14-10-75 αποφάσεως τής Νομισματικής Έπιτροπής.

— Χρηματοδότησις ναυτιλίας διά κεφάλαιον κινήσεως.  
— Δάνεια επ' ενεχύρωφ χρεωγράφων.  
— Λοιπά δάνεια και πιστώσεις (τύπος, αυτοκινητισται, εισαγωγείς δημοσιονομικού χάρτου, ιδιώται, εργολάβοι, ανάδοχοι έργων Δημοσίου κ.λπ.).

II) Έπιτόκιον χορηγήσεων διά παγίας παραγωγικάς έπενδύσεις 11% (περιλαμβανομένης προμηθείας 0,50%).

Υπάγονται αι ακόλουθοι κατηγορίαι χορηγήσεων :  
— Χορηγήσεις δι' έπενδύσεις εις βιομηχανίαν, βιοτεχνίαν, μεταλλεία και έμπόριον (έσωτερικόν, έξαγωγικόν, καπνεμπόριον).

— Χορηγήσεις εις δραχμάς προς τήν Ναυτιλίαν διά ναυπηγήσεις, μετασκευάς, έπισκευάς πλοίων πάσης κατηγορίας εις έλληνικά ναυπηγεία.

— Χορηγήσεις προς Δημοσίας Έπιχειρήσεις και Δημοσίους Οργανισμούς.

— Χορηγήσεις διά τουριστικάς έπενδύσεις. Τά αντίστοιχα έπιτόκια εις βάρος των δανειοληπτών, φορέων των τουριστικών έπενδύσεων καθορίζονται αναλόγως περιοχής συμφώνως προς τήν υπ' αριθ. 95/10/14.10.75 απόφασιν τής Νομισματικής Έπιτροπής ως κάτωθι :

— Περιοχαι	I	II	III
— Έπιτόκιον	9%	7%	5%

Η διαφορά μεταξύ έπιτοκίου εισπραττομένου υπό τής Τραπεζής και έπιτοκίου βαρύνοντος τον φορέα θα καλύπτεται εκ του προϋπολογισμού Δημοσίων Έπενδύσεων, κατά τά υπό του Ν. Α. 1313/1972 όριζόμενα.

III) Έπιτόκιον χαμηλοτόκων χορηγήσεων 9,5% (περιλαμβανομένης προμηθείας 0,50%).

Υπάγονται αι ακόλουθοι κατηγορίαι χορηγήσεων :

— Χορηγήσεις προς γεωργικάς βιομηχανίας και βιοτεχνίας διά παγίας εγκαταστάσεις και διά κεφάλαιον κινήσεως.

— Χορηγήσεις διά χρηματοδοτήσιν ή προχρηματοδοτήσιν έξαγωγών. Εις περιπτώσιν προχρηματοδοτήσεως διά τήν προετοιμασίαν έξαγωγών, το χαμηλότερον τούτο έπιτόκιον θα εφαρμόζεται επ' όσον αναληφθή υποχρέωσις τής χρηματοδοτουμένης επιχειρήσεως όπως καταβάλη ποινικήν ρήτραν υπέρ του Έλληνικού Δημοσίου (πέραν τής προβλεπομένης υπό τής υπ' αριθ. 136/18/1-11-76 αποφάσεως τής Νομισματικής Έπιτροπής), ίσην με τήν διαφοράν των τόκων, τήν προκύπτουσαν εκ του λογισμού τούτων προς το ισχύν έπιτόκιον βιομηχανίας ή έσωτερικού έμπορίου, αντί του έπιτοκίου έξαγωγικού έμπορίου, διά το τμήμα τής προχρηματοδοτήσεως, το όποιον δεν θα καλυφθή δι' έξαγωγών.

Πέραν τής ως άνω υπέρ του Έλληνικού Δημοσίου διαφοράς θα εισπράττεται υπό τής Τραπεζής, διά λογαριασμόν της, εις περιπτώσεις (Παρ. Γ παρούσης) έν καθυστερήσει προχρηματοδοτήσεων, ή διαφορά μεταξύ του έπιτοκίου του ένήμερου δανείου και του έπιτοκίου ύπερημερίας.

— Χορηγήσεις προς Καπνεμπόριον διά κεφάλαιον κινήσεως.

— Χορηγήσεις προς Βιοτεχνίαν εκ κεφαλαίων αποφάσεως 1421/66, βάσει αποφάσεων των οικείων Έπιτροπών.

— Χορηγήσεις προς μεταλλευτικάς επιχειρήσεις διά κεφάλαιον κινήσεως.

— Χορηγήσεις προς Τεχνικά Έταιρείας και Τεχνικά Γραφεία δι' αναλαμβανομένας μελέτας έργων εις τήν άλλοδαπήν.

— Χρηματοδότησις τροφοδοτών πλοίων και αεροσκαφών (άπόφ. Υ.Π. 1798/6/70 και 1823/31/70).

— Χορηγήσεις προς Τουρισμόν διά τήν χρηματοδοτήσιν τής κατασκευής ένοικιαζόμενων δωματίων συμφώνως προς τήν υπ' αριθ. 95/10/14-10-75 παρ. 1/Β/2 απόφασιν τής Νομισματικής Έπιτροπής. Τά αντίστοιχα έπιτόκια εις βάρος των δανειοληπτών φορέων των τουριστικών έπενδύσεων καθορίζονται αναλόγως περιοχής και περιόδου δανείου ως κάτωθι :

— Περιοχαι	I	II	III
— Έπιτόκιον χαριτιτικής περιόδου	3%	3%	3%
— Έπιτόκιον λοιπής περιόδου	8%	6%	5%

Η διαφορά μεταξύ έπιτοκίου εισπραττομένου υπό τής Τραπεζής και έπιτοκίου βαρύνοντος τον φορέα θα καλύπτεται εκ του προϋπολογισμού Δημοσίων Έπενδύσεων κατά τά υπό του Ν. Α. 1313/1972 όριζόμενα.

— Δάνεια προς ναυπηγικάς βιομηχανίας διά κεφάλαιον κινήσεως, έξοφλούμενα, δι' εισαγωγής συναλλάγματος υπό τας προϋποθέσεις και όρους τής υπ' αριθ. 85/5/1975 αποφάσεως τής Νομισματικής Έπιτροπής.

— Δάνεια δι' έπισκευάς πλοίων συνομολογούμενα εις συναλλάγμα ή με ρήτραν συναλλάγματος κατά τας διατάξεις τής υπ' αριθ. 85/5/1975 αποφάσεως τής Νομισματικής Έπιτροπής.

IV) Έπιτόκιον ύψηλοτόκων χορηγήσεων 15% (περιλαμβανομένης προμηθείας 1%).



Υπάγονται αί ακόλουθοι κατηγορίες χορηγήσεων :

— Χορηγήσεις προς τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον (ἐκτὸς τῶν δανείων δι' ἐπενδύσεις).

— Χορηγήσεις προς τὸ ἐσωτερικὸν ἐμπόριον (ἐκτὸς δανείων δι' ἐπενδύσεις).

— Πιστώσεις προς ἰδιώτας τελικοὺς καταναλωτὰς (καταναλωτικὴ πίστις), καὶ διὰ πιστωτικῶν δελτίων (ἀπόφ. Ν.Ε. 1566/14/4-7-70 καὶ 46/3/8-9-72).

— Χρηματοδότησις ἐπαγγελματιῶν κατὰ τὰς περὶ ἐμπορίου διατάξεις.

— Προεξοφλήσεις γραμματίων προκατεσκευασμένων κτισμάτων.

V) Ἐπιτόκιον εἰδικῶν κατηγοριῶν δανείων.

Διὰ τὰς ὡς κάτωθι κατηγορίας χορηγήσεων ἐξακολουθοῦν νὰ ἰσχύουν τὰ διὰ τῶν οἰκειῶν ἀποφάσεων τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς καθορισθέντα εἰδικὰ ἐπιτόκια :

α) Χορηγήσεις διὰ παραγωγὴν κινηματογραφικῶν ταινιῶν (Ν.Ε. 55/1/72).

β) Χορηγήσεις προς μεταλλευτικὰς ἐπιχειρήσεις βάσει τῶν διατάξεων τῆς ὑπ' ἀριθ. 13/5/14-2-74 ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς.

γ) Χορηγήσεις προς βιοτέχνας γουνοποιούς καὶ Συνεταιρισμοὺς αὐτῶν ὡς καὶ προς ἐμπόρους ἐξαγωγῆς γουναρικῶν (ἀπόφ. Ν.Ε. 1509/1/68 καὶ 1590/1/71) ἐπιτόκιον 5,5 % (πέντε καὶ ἡμισί ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν) ἄνευ προμηθείας.

δ) Χρηματοδοτήσεις τῶν ἐλληνικῆς ἰθαγενείας καὶ ἐλληνικῶν συμφερόντων Ἐταιρειῶν πετρελαιοειδῶν (ἐπιτόκιον 6,5 %).

ε) Δάνεια διὰ κατασκευὰς καὶ μετασκευὰς πλοίων χρηματοδοτούμενα δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος καὶ συνομολογούμενα εἰς συναλλάγμα ἢ μὲ ρήτραν συναλλάγματος ἐπιτόκιον 7,50 % ἄνευ προμηθείας, (ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς ὑπ' ἀριθ. 85/5/1975 ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς).

στ) Δάνεια διὰ παγίας ἐγκαταστάσεις βιομηχανικῶν, τουριστικῶν κ.λπ. παραγωγικῶν μονάδων συνομολογούμενα μὲ ρήτραν συναλλάγματος ἐπιτόκιον 7,5 % ἄνευ προμηθείας (ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς ὑπ' ἀριθ. 93/15/24-9-75 ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς).

VI) Προμήθειαι :

1) Ἐπιτρέπεται ἡ εἰσπραξίς προμηθείας ἀδρανεῖας μέχρι ποσοστοῦ 0,5 % ἐτησίως ἐπὶ τοῦ μὴ ἀναλαμβάνομένου τμήματος τῶν συνομολογημένων δανείων ὡς καὶ τοῦ ἀχρησιμοποίητου ὑπολοίπου τῶν δανείων ἐπ' ἀνοικτῶ λογαριασμῶ.

2) Τὰ εἰς τὰ ἀνωτέρω καθοριζόμενα ἀνώτατα ὅρια ἐπιτοκίων περιλαμβανόμενα ποσοστὰ προμηθειῶν ὑπολογίζονται κατ' ἀδιαίρετον τμήμα μηνός.

B) ΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΕἰΔΙΚῶΝ ΠΙΣΤΩΤΙΚῶΝ ἸΔΡΥΜΑΤῶΝ.

1) Προκειμένου περὶ πιστώσεως ἐκ τῶν ἄνω (παρ. Α) ἀναφερομένων, τῶν ὁποίων ἐπιτρέπεται ἡ χορήγησις καὶ ὑπὸ τῶν εἰδικῶν πιστωτικῶν ἰδρυμάτων ἰσχύουν τὰ διὰ τὰς οἰκειᾶς κατηγορίας τῶν πιστώσεων τούτων καθοριζόμενα ὡς ἄνω ἐπιτόκια. Εἰδικώτερον αἱ Τράπεζαι ἐπενδύσεων διὰ τὰ χορηγούμενα ὑπ' αὐτῶν δάνεια προς βιομηχανικὰς καὶ ἄλλας παραγωγικὰς ἐπιχειρήσεις, διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν εἰς πάγια κεφάλαια καὶ κεφάλαια κινήσεως μονιμωτέρου χαρακτήρος, δύνανται νὰ εἰσπράττουν, πέραν τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω καθοριζομένου τόκου, καὶ ποσοστὸν ἐπὶ τῶν κερδῶν τῆς δανειοδοτουμένης ἐπιχειρήσεως, τῆς συνολικῆς εἰσπράξεως τῆς Τραπεζῆς (ἐκ τόκων καὶ συμμετοχῆς εἰς κέρδη) μὴ δυναμένης νὰ ὑπερβῇ ποσοστὸν 13 % ἐπὶ τοῦ ἐκάστοτε ἀνεξοφλήτου ὑπολοίπου τοῦ δανείου.

II) Αἱ λοιπαὶ πιστώσεις τῶν πιστωτικῶν ἰδρυμάτων ὑπάρχονται εἰς τὰ ακόλουθα ἐπιτόκια :

α) Δάνεια στεγαστικὰ κοινὰ 10,5 %.

β) Δάνεια στεγαστικὰ συντακτῶν ἐφημερίδων κ.λπ. ἐπιτόκιον 8,5 %.

γ) Δάνεια προς καταθέτας στεγαστικοῦ ταμειουτηρίου εἰς δραχμὰς καὶ εἰς συναλλάγμα ἐπιτόκιον 8,5 %.

δ) Δάνεια προς εἰσάγοντας μὴ ἐκχωρητέον συναλλάγμα (ἀπόφ. Ν.Ε. 1594/13/12-2-71, 13/3/28-1-72, 87/13/3-8-73, 4/13/2-11-73 κ.λπ.) ἐπιτόκιον 10,5 %.

ε) Δάνεια προς ἐργατοῦπαλλήλους διὰ στέγασιν ἐπιτόκιον 8,5 %.

στ) Δάνεια προς Δημοσίους Ὑπαλλήλους καὶ ὑπαλλήλους Νομικῶν Προσώπων καὶ Δημοσίων Ὁργανισμῶν διὰ στέγασιν ἐπιτόκιον 8,5 %.

ζ) Δάνεια προς δικαιοῦχος ἐργατικῆς καὶ λαϊκῆς κατοικίας ἐπιτόκιον 5 %.

η) Δάνεια στεγασεως προς πληγέντας ἐπιτόκιον 4 %.

θ) Δάνεια στεγασεως προς Ἀγρότας ἐπιτόκιον 5 %.

ι) Δάνεια παραμεθορίων περιοχῶν (ἀπόφασις Ν.Ε. 93/14/24-9-75).

— Δάνεια στεγαστικὰ κοινὰ καὶ οἰκοδομικὰ ἐπιτόκιον 8 %.

— Δάνεια στεγαστικὰ ἀγροτῶν ἐπιτόκιον 2 %.

— Δάνεια στεγαστικὰ Δημοσίων Ὑπαλλήλων ἐπιτόκιον 4 %.

III) Δάνεια προς τὴν γεωργίαν καὶ ἀλιεῖαν ὑπὸ τῆς Ἀγροτικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος.

	Προς μεμονωμ. ἀγρότας	Προς Συνεταιρισμοὺς	Προς ἐνώγεικων Γενικῶς Συν/σμῶν
α) Καλλιεργητικὰ	7,5 %	6,75 %	6,5 %
β) Ἐπ' ἐνεχύρῳ προϊόντων	8,5 %	7,75 %	7,5 %
γ) Μέσης καὶ μακρᾶς προθεσμίας :			
— δι' ἀρδεύσεις παραγ. ζῶα κ.λπ.			3,5 %
— διὰ λοιπὰς ἐπενδ.	6,5 %	6 %	6 %

δ) Δάνεια προς τὴν Ἀλιεῖαν :

ι) Ὑπερπόντιος Ἀλιεῖα.

— Διὰ ναυπηγήσεις, μετασκευὰς, ἐπισκευὰς καὶ συμπληρώσεις πλοίων ἐν Ἑλλάδι 7 %.

— Δι' ἀγορὰν πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν 8,5 %, πλέον προμηθείας 1 %.

— Διὰ κεφάλαιον κινήσεως ἐπ' ἐνεχύρῳ ἀλιευμάτων 8 %, πλέον προμηθείας 1 %.

ιι) Μέση καὶ Παράκτιος Ἀλιεῖα.

— Διὰ ναυπηγήσεις, μετασκευὰς, ἐπισκευὰς καὶ συμπληρώσεις πλοίων ἐν Ἑλλάδι 6 % ἐτησίως.

— Δι' ἀγορὰν πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν 6,5 %, πλέον προμηθείας 1 %.

— Διὰ κεφάλαιον κινήσεως 6 %, πλέον προμηθείας 1 %.

ιιι) Λοιπαὶ Ἐγκαταστάσεις καὶ Συναφεῖς Ἐργασίαι (ψυκτικοὶ θάλαμοι συντηρήσεως ἀλιευμάτων, αὐτοκίνητα μεταφορᾶς ἀλιευμάτων κ.λπ.).

— Διὰ μεσομακροπρόθεσμα δάνεια 6 %, ἄνευ προμηθείας.

— Διὰ βραχυπρόθεσμα δάνεια 8 %, πλέον προμηθείας 1 %.

ιιι) Ὑδατοκαλλιέργειαι (πεστροφοκαλλιέργειαι, κυπρινοκαλλιέργειαι, ὄστρακοκαλλιέργειαι).

— Διὰ μεσομακροπρόθεσμα δάνεια 6 %, ἄνευ προμηθείας.

— Διὰ βραχυπρόθεσμα δάνεια 7 %, πλέον προμηθείας 1 %.

ε) ἐπιτόκιον ὑπερμερίας 9,5 %.

### Γ) ΕΠΙΤΟΚΙΟΝ ὙΠΕΡΗΜΕΡΙΑΣ

Τὸ ἐπιτόκιον ὑπερμερίας καθορίζεται κατ' ἀνώτατον ὅριον δύο μονάδες ὑψηλότερον τοῦ ἐκάστοτε ἰσχύοντος διὰ τὴν ἀντίστοιχον χορήγησιν ἐπιτοκίου μὲ κατώτατον ὅριον 12,5 % ἐτησίως γενικῶς (ἄνευ εἰσπράξεως προμηθείας). Εἰς τὴν περίπτωσιν τὸ ἐν καθυστερήσει δάνειον εἶναι ἡγγυημένον ὑπὸ τοῦ Δημοσίου τὸ ἡμισί τῆς διαφορᾶς μεταξύ τοῦ τόκου ὑπερμερίας καὶ τοῦ τόκου ἐνημέρου δανεισμοῦ περιέρχεται εἰς τὸ Δημόσιον.

Τὸ ὡς ἄνω ὀριζόμενον κατώτατον ὅριον ἐπιτοκίου, ὑπερμερίας (12,5 %) ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ ἐν καθυστερήσει δανείων, ὧν τὸ ἐπιτόκιον ἔχει ὀρισθῆ δι' εἰδικῶν ἀποφάσεων τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς κάτω τοῦ 10,5 %.

## Δ) ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΠΙΤΟΚΙΩΝ

Η ισχύς των περι επιτοκίων διατάξεων της παρούσης άρχεται από της 1ης Ιανουαρίου 1977. Επί των υφισταμένων κατά την 31-12-76 υπολοίπων δανείων εφαρμόζονται τα επιτόκια τα προβλεπόμενα υπό των μεταξύ Τραπεζών και δανειοληπτών δανειστικών συμβάσεων, αναπροσαρμοζόμενα εις τα διά της παρούσης καθοριζόμενα επίπεδα έφ' όσον υπάρχει σχετική πρόβλεψις εκ των δανειστικών συμβάσεων.

Εις περιπτώσεις υφισταμένων υπολοίπων δανείων των όποιων, βάσει των εν ισχύι αποφάσεων, δέν προβλέπεται ήδη ή χορήγησις (οικοδομικά κ.λπ.), εφαρμόζονται τα διά την οικείαν κατηγορίαν δανείων (χαμηλότοκα, ύψηλότοκα κ.λπ.), εις ήν υπήγγοντο προηγουμένως ταύτα, καθοριζόμενα ως άνω επιτόκια.

Η παρούσα απόφασις δέον όπως τύχη της έγκρίσεως του Υπουργικού Συμβουλίου, συμφώνως προς την παράγραφον 3 του άρθρου 2 του Ν. Δ. 588/1948 «περι έλέγχου της πίστεως» ως αυτή αντικατεστάθη υπό της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Νόμου 128/1975, δημοσιευθήσεται δε εις την Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (Τεύχος Α') συμφώνως τώ άρθρω 6 του Ν.Δ. 588/48 και τώ άρθρω 12 του Α.Ν. 1665/1951.

Η παρούσα δημοσιευθήτω διά της Έφημερίδος της Κυβερνήσεως.

Ο Πρωθυπουργός

και Πρόεδρος του Υπουργικού Συμβουλίου  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Τα Μέλη

ΠΑΝΑΓ. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΤΡΑΣ, ΓΕΩΡΓ. ΡΑΛΛΗΣ, ΔΗΜ. ΜΠΙΤΣΙΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ, ΠΗ ΠΟΚΡ. ΙΟΥΛΑΝΟΓΛΟΥ, ΕΤΑΓΓ. ΔΕΒΛΕΤΟΓΛΟΥ, ΙΩΑΝ. ΜΠΟΤΤΟΣ, ΙΩΑΝ. ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΛΑΣΚΑΡΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ, ΓΕΩΡΓ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ.

Άκριβές αντίγραφο

Ο Γραμματέας του Υπουργικού Συμβουλίου  
Σ. Κ. ΜΠΑΛΤΑΣ

(7)

Πράξις υπ' αριθ. 7, της 3ης Ιανουαρίου 1977

Περί έγκρίσεως αποφάσεων της Νομισματικής Έπιτροπής περί αναπροεξοφλητικού επιτοκίου της Τραπεζής της Ελλάδος.

## ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαβόν υπ' όψιν :

1. Τας διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 2 του Ν.Δ. 588/1948, «περι έλέγχου της Πίστεως», ως αυτή αντικατεστάθη υπό της παραγρ. 2 του άρθρου 4 του Ν. 128/1975, «περι τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων των αναφερομένων εις την λειτουργίαν του χρηματοδοτικού συστήματος».

2. Το υπ' αριθ. 4732/21-12-1976 έγγραφον της Νομισματικής Έπιτροπής, αποφασίζει :

Έγκρίνει την κατά την υπ' αριθ. 143/15-12-1976 συνεδρίασιν της Νομισματικής Έπιτροπής ληφθεΐσαν απόφασιν (θέμα 10ον) έχουσαν ως ακόλουθως :

Θέμα 10ον : Αναπροεξοφλητικόν επιτόκιον της Τραπεζής της Ελλάδος.

Η ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, λαβούσα υπ' όψιν τας γενικωτέρας πιστωτικας συνθήκας ως και την αύξητικήν αναπροσαρμογήν των επιτοκίων χορηγήσεων των Τραπεζών, απέφασισεν, όπως τὸ αναπροεξοφλητικὸν επιτόκιον της Τραπεζής της Ελλάδος καθορισθῆ, ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1977 και ἐφ' ἐξῆς, εις 11 % (ένδεκα ἐπι τοῖς ἑκατὸν) ἐτησίως.

Η παρούσα απόφασις δέον, συμφώνως προς την παράγραφον 3 του άρθρου 2 του Ν. Δ. 588/48 «περι έλέγχου της Πίστεως», να τύχη της έγκρίσεως του Υπουργικού Συμβουλίου και να δημοσιευθῆ συμφώνως τώ άρθρω 6 του αὐτοῦ Ν. Δ/τος εις την Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η παρούσα δημοσιευθήτω διά της Έφημερίδος της Κυβερνήσεως.

Ο Πρωθυπουργός

και Πρόεδρος του Υπουργικού Συμβουλίου  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Τα Μέλη

ΠΑΝΑΓ. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΤΡΑΣ, ΓΕΩΡΓ. ΡΑΛΛΗΣ, ΔΗΜ. ΜΠΙΤΣΙΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ, ΠΗ ΠΟΚΡ. ΙΟΥΛΑΝΟΓΛΟΥ, ΕΤΑΓΓ. ΔΕΒΛΕΤΟΓΛΟΥ, ΙΩΑΝ. ΜΠΟΤΤΟΣ, ΙΩΑΝ. ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΛΑΣΚΑΡΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ, ΓΕΩΡΓ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ.

Άκριβές αντίγραφο

Ο Γραμματέας του Υπουργικού Συμβουλίου  
Σ. Κ. ΜΠΑΛΤΑΣ

(8)

Πράξις υπ' αριθ. 8, της 3ης Ιανουαρίου 1977

Περί έγκρίσεως αποφάσεως της Νομισματικής Έπιτροπής «περι συμπληρώσεως της υπ' αριθμ. 114/5/13.3.76 αποφάσεως της Νομισματικής Έπιτροπής» περί καθορισμού του επιτοκίου των παρά τῷ Ταμείῳ Παρακαταθηκῶν και Δανείων τηρουμένων εντόκων καταθέσεων των Δήμων και Κοινοτήτων κατά τας διατάξεις του άρθρου 40 του Ν.Δ. 180/1975».

## ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαβόν υπ' όψιν :

1. Τας διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 2 του Ν.Δ. 588/1948 «περι έλέγχου της πίστεως», ως αυτή αντικατεστάθη υπό της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Ν. 128/1975 «περι τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων των αναφερομένων εις την λειτουργίαν του χρηματοδοτικού συστήματος».

2. Το υπ' αριθμ. 4661/28.12.1976 έγγραφον της Νομισματικής Έπιτροπής, αποφασίζει :

Έγκρίνει την κατά την υπ' αριθμ. 141/2.12.1976 συνεδρίασιν της Νομισματικής Έπιτροπής ληφθεΐσαν απόφασιν έχουσιν ως ακόλουθως :

«Θέμα 5ον : Συμπλήρωσις της υπ' αριθμ. 114/5/13.3.76 αποφάσεως της Νομισματικής Έπιτροπής «περι καθορισμού του επιτοκίου των παρά τῷ Ταμείῳ Παρακαταθηκῶν και Δανείων τηρουμένων εντόκων καταθέσεων των Δήμων και Κοινοτήτων κατά τας διατάξεις του άρθρου 40 του Ν.Δ. 180/1975».

Έγγραφα Τραπεζής της Ελλάδος, Διευθύνσεως εργασιών Δημοσίου, Τμήματος Δημοσίων Οργανισμών, ἀπὸ 7.7.76 και 8.9.76 (Ν.Ε. 4235 και 5616).

Διά της υπ' αριθ. 114/5/13.3.76 αποφάσεως της Νομισματικής Έπιτροπής ένεκρίθη όπως, επί των βάσει του άρθρου 40 του Ν. 180/1975 κατατιθεμένων παρά τῷ Ταμείῳ Παρακαταθηκῶν και Δανείων διαθεσίμων κεφαλαίων των Δήμων και Κοινοτήτων, των προερχομένων εκ των υπολοίπων της ετησίας διαχειρίσεως αὐτῶν ως και εσόδων ἐξ εκποιήσεως περιουσιῶν των, εκ δωρεῶν, κληροδοτημάτων κ.λπ., λογίζονται τόκοι ἐπὶ τῷ ἰσχύοντι ἐκάστοτε επιτοκίῳ διά τας ὑπαγομένας εις τας διατάξεις του Α.Ν. 1611/1950 καταθέσεις των Νομικῶν Προσώπων Δημοσίου Δικαίου και Δημοσίων Οργανισμῶν (νῦν 5 % ἐτησίως).

Ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος διὰ τῶν ἀπὸ 7.7.76 καὶ 8.9.76 ἐγγράφων τῆς, ἀναφερομένη εἰς τὴν ὡς ἄνω ἀπόφασιν, ζητεῖ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἐπιτοκίου καὶ ἐπὶ τῶν παρ' αὐτῇ κατατιθεμένων διαθεσίμων κεφαλαίων τῶν ἐχόντων ἰδίαν Ταμιακὴν διαχείρισιν Δήμων καὶ Κοινοτήτων, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 168 τοῦ Δημοτικοῦ καὶ Κοινοτικοῦ Κώδικος (Π.Δ. 938/1975) καὶ τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἄρθρου 26 τοῦ Α.Ν. 344/1948 (διατηρηθείσας ἐν ἰσχύϊ δ.ἀ τοῦ Ν. 180/1975), δι' ὧν ὀρίζεται ὅτι ὁ δημοτικὸς ταμίας δὲν δικαιούται νὰ κρατῇ εἰς τὸ Ταμεῖον πλεόν τοῦ ἐνὸς 12μορίου τῶν ἐν τῷ προϋπολογισμῷ τοῦ Δήμου ἐγγεγραμμένων ἐξόδων, τὰ λοιπὰ δὲ χρήματα κατατίθενται ἐντόκως εἰς λογαριασμὸν ὄψεως παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος ἢ τῷ Ταμεῖῳ Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων.

Ἡ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ λαβοῦσα ὑπ' ὄψιν τὰ ἀνωτέρω, ὡς καὶ :

α) τὴν διάταξιν τῆς παραγρ. 1/Α τῶν ὑπ' ἀριθμ. 93/9/24.9.75 καὶ 136/1/1.11.76 ἀποφάσεών τῆς, ὀρίζουσαν ὅτι ἐπὶ καταθέσεων ὄψεως οὐδεὶς τόκος καταβάλλεται,

β) τὴν ἀπὸ 28.9.76 (ΝΕ. 6167) σχετικὴν γνωμάτευσιν τοῦ παρὰ τῇ Γραμματεία τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς Νομικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφάσισε, συμπληροῦσα τὴν ὑπ' ἀριθμ. 114/5/13.7.76 ἀπόφασιν αὐτῆς, τὰ κάτωθι :

1. Ἐγκρίνει ὅπως καὶ ἐπὶ τῶν παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος κατατιθεμένων, συμφώνως πρὸς τὰς προμνηθείσας διατάξεις τῆς κειμένης νομοθεσίας, διαθεσίμων κεφαλαίων τῶν ἐχόντων ἰδίαν ταμιακὴν διαχείρισιν Δήμων καὶ Κοινοτήτων, παρέχεται τόκος, ἐπὶ τῷ ἰσχύοντι ἐκάστοτε ἐπιτοκίῳ διὰ τὰς ὑπαγομένας εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 1611/1950

καταθέσεις τῶν Νομικῶν προσώπων Δημοσίου Δικαίου καὶ Δημοσίων Ὄργανισμῶν (νῦν 5% ἐτησίως).

2. Τὸ ὡς ἄνω ὀριζόμενον ἐπιτόκιον ἐκτοκισμοῦ τῶν προρρηθισῶν καταθέσεων τῶν Δήμων καὶ Κοινοτήτων παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος θέλει ἰσχύσει ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς ὑπ' ἀριθμ. 114/5/13.3.76 ἀποφάσεώς τῆς.

3. Ἡ παροῦσα ἀπόφασις δέον ὅπως τύχῃ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 2 (παρ. 3) τοῦ Ν.Δ. 588/48, ὡς ἀντικατεστάθη διὰ τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν. 128/75 καὶ δημοσιευθῇ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (Τεύχος Α'), συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 6 (παραγρ. δευτέρα) τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω Ν. Δ/τρον.

Ἡ παροῦσα δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ Πρωθυπουργός

καὶ Πρόεδρος τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Τὰ Μέλη

ΠΑΝΑΓ. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ, ΓΕΩΡΓ. ΡΑΛΛΗΣ, ΧΗΜ. ΜΗΓΓΙΣΙΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ, ΠΗ ΠΟΚΡ. ΊΟΡΔΑΝΟΓΛΟΥ, ΕΤΑΓΓ. ΔΕΒΛΕΤΟΓΛΟΥ, ΙΩΑΝ. ΜΠΟΤΤΟΣ, ΙΩΑΝ. ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΛΑΣΚΑΡΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ, ΓΕΩΡΓ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ.

Ἀκριβὲς ἀντίγραφον.

Ὁ Γραμματεὺς τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου  
Σ. Κ. ΜΠΑΛΤΑΣ

# Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

## ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ :

Ἡ ἔτησία συνδρομή τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων αὐτῆς καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως, καθωρίσθησαν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1974 ὡς κάτωθι :

### Α. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ Τεύχος Α	Δραχ	600
2. » » Β	»	700
3. » » Γ	»	500
4. » » Δ	»	1.000
5. » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λ.π.	»	500
6. » » Παράρτημα	»	300
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν κ.λ.π.	»	3.000
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	6.000

Οἱ Δῆμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἡμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν

Ἐπὶ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογουῖν τὰ ἐξῆς ποσά :

1 Διὰ τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	30
2 » » Β'	»	35
3. » » Γ'	»	25
4. » » Δ'	»	50
5. » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π.	»	25
6. » » Παράρτημα	»	15
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	150
8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας	»	10
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	300

### Β. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἐκαστον φύλλον μέχρι 3 σελίδων τιμᾶται δραχ. 3, ἀπὸ 9 ἕως 40 σελ. δραχ. 8, ἀπὸ 41 ἕως 80 σελ. δραχ. 15, ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως ἑκάστου φύλλου προσανξάνεται κατὰ δραχ. 15 ἀνὰ 80 σελίδας.

### Γ. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

**Ι Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης :**

**Α'. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν**

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	400
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	10.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	2.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰ συνέλευσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ τῶν ἀφορωσῶν εἰς προσωρινὰς διατάξεις	»	1.000
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939	»	200
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	4.000
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἐταιρειῶν	»	1.000
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἔγκρισως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν	»	600
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ἐν γένει, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ δι' ὧν ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	4.000
10. Τῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70	»	2.000
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	10.000

12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67	Δραχ.	1.000
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	-------

13. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967	»	1.000
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	-------

**Β'. Δημοσιεύματα Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης**

1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	1.000
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	400
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	200
4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	1.000
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	.000

**Γ'. Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων**

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	1.000
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν ὡς ἄνω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	1.000

<b>II Εἰς τὸ Τέταρτον τεύχος, τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων</b>	»	400
-----------------------------------------------------------------------------------------------	---	-----

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης ἐν γένει ὠρίσθη εἰς 5%.

### Δ. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ἐναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπου, μερίμνη τοῦ ἐνδιαφερομένου, ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ἱπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλονται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὄνοματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ Ταμεῖον τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία, ὅπου ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ φερόμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (ΡΟΝΕΟ 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστελλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸν.

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 17

23 Ιανουαρίου 2013

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4110

Ρυθμίσεις στη φορολογία εισοδήματος, ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Οικονομικών και λοιπές διατάξεις.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

Άρθρο 1

Κλίμακες φορολογίας - Εκπτώσεις δαπανών  
Αντικειμενικές δαπάνες διαβίωσης

1. Το άρθρο 9 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε., ν. 2238/1994, Α΄ 151) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 9

Υπολογισμός και καταβολή του φόρου

1. α) Το εισόδημα από μισθούς, συντάξεις και μισθούς με έκδοση τιμολογίου ή απόδειξης για παροχή υπηρεσιών υποβάλλεται σε φόρο σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα:

#### ΚΛΙΜΑΚΑ ΜΙΣΘΩΤΩΝ - ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κλιμάκιο εισοδήματος (ευρώ)	Φορολογικός συντελεστής %	Φόρος κλιμακίου (ευρώ)	Σύνολο	
			Εισοδήματος (ευρώ)	Φόρου (ευρώ)
25.000	22%	5.500	25.000	5.500
17.000	32%	5.440	42.000	10.940
Υπερβάλλον	42%			

β) Το εισόδημα από ατομική επιχείρηση, εκτός της περίπτωσης γ΄ της παρούσας παραγράφου και ελευθέριο επάγγελμα, υποβάλλεται σε φόρο σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα

ΚΛΙΜΑΚΑ ΜΗ ΜΙΣΘΩΤΩΝ

Κλιμάκιο εισοδήματος (ευρώ)	Φορολογικός συντελεστής %	Φόρος κλιμακίου (ευρώ)	Σύνολο	
			Εισοδήματος (ευρώ)	Φόρου (ευρώ)
50.000	26%	13.000	50.000	13.000
Υπερβάλλον	33%			

Για νέες ατομικές εμπορικές επιχειρήσεις ή νέους ελεύθερους επαγγελματίες με πρώτη δήλωση έναρξης επιτηδεύματος από 1ης Ιανουαρίου 2013 και για τα τρία (3) πρώτα έτη άσκησης της δραστηριότητάς τους ο φορολογικός συντελεστής του πρώτου κλιμακίου της παραπάνω κλίμακας μειώνεται κατά πενήντα τοις εκατό (50%) και μέχρι δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ εισόδημα.

γ) Το εισόδημα από ατομική γεωργική επιχείρηση υποβάλλεται σε φόρο με συντελεστή δεκατρία τοις εκατό (13%). Ειδικά για το οικονομικό έτος 2014 (χρήση 2013) για το δηλωθέν εισόδημα από ατομική γεωργική επιχείρηση εφαρμόζεται αυτοτελώς η κλίμακα μισθωτών - συνταξιούχων.

δ) Τα εισοδήματα από μισθώσεις ακινήτων, καθώς και τα εισοδήματα από κινητές αξίες, εκτός από τις περιπτώσεις που με την παρακράτηση φόρου εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση, υποβάλλονται σε φορολόγηση βάσει της παρακάτω κλίμακας:

#### ΚΛΙΜΑΚΑ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΑΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΕΣ ΑΞΙΕΣ που φορολογούνται με τις γενικές διατάξεις

Κλιμάκιο εισοδήματος (ευρώ)	Φορολογικός συντελεστής %	Φόρος κλιμακίου (ευρώ)	Σύνολο	
			Εισοδήματος (ευρώ)	Φόρου (ευρώ)
12.000	10%	1.200	12.000	1.200
Υπερβάλλον	33%			



Τα οριζόμενα στην ανωτέρω παράγραφο ισχύουν αναλόγως και για τη δημοσιότητα προγράμματος πλειστηριασμού κινητών».

2. Στο άρθρο 41 του ν.δ. 356/1974 η υφιστάμενη παράγραφος 7 αναριθμείται σε 8.

### Άρθρο 23

#### Κατάργηση διατάξεων του ν. 4002/2011 και λοιπές ρυθμίσεις

1. Οι διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 18 του ν. 4002/2011 (Α' 180) καταργούνται από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. Ειδικά εκκαθαριστικά σημειώματα που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις καταργούμενες διατάξεις και έχουν κοινοποιηθεί στους φορολογούμενους μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος περαιώνονται εντός της προβλεπόμενης από αυτές προθεσμίας.

2. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του Κώδικα Φορολογικής Απεικόνισης Συναλλαγών (ν. 4093/2012) οι λέξεις «δέκα χιλιάδες (10.000)» αντικαθίστανται με τις λέξεις «πέντε χιλιάδες (5.000)» και στο τέλος του δευτέρου εδαφίου της ίδιας παραγράφου προστίθενται οι λέξεις «ως και επί επιτηδευματιών που παρέχουν υπηρεσίες από επαγγελματική εγκατάσταση ή παρέχουν υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης τεχνικών έργων ή εγκαταστάσεων επιτηδευματιών ή μη». Η διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του Κώδικα Φορολογικής Απεικόνισης Συναλλαγών, όπως τροποποιείται με το παρόν, εφαρμόζεται από 1ης Ιανουαρίου 2013.

3. α. Στο τέλος του τελευταίου εδαφίου της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Ε.7 της παρ. Ε του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 προστίθενται οι λέξεις «καθώς και η προθεσμία για τη θέση των οχημάτων σε ακινησία».

β. Η υπ' αριθμ. 1229/31.12.2012 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών «Παράταση προθεσμίας για την εμπρόθεσμη καταβολή τελών κυκλοφορίας έτους 2013 και για τη θέση των οχημάτων σε ακινησία» ισχύει από την έκδοσή της.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

#### ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Ν. 27/1975 ΚΑΙ ΤΟΥ Ν. 814/1978 ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### Άρθρο 24

##### Τροποποίηση διατάξεων του ν. 27/1975

1. Το άρθρο 26 του ν. 27/1975 (Α' 77) αντικαθίσταται ως εξής:

##### «Άρθρο 26

##### Φορολογία πλοίων υπό ξένη σημαία

1. Επιβάλλεται κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου. Η επιβολή του φόρου του παρόντος άρθρου γίνεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, όπως εκάστοτε ισχύει, που προβλέπουν την υπαγωγή σε φόρο εισοδήματος των κερδών που προκύπτουν στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ξένη σημαία, καθώς και των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Αποφυγής Διπλής Φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου και των Διμερών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχει συνάψει η Ελλάδα με άλλα κράτη.

2. Ο φόρος βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

Οι ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες είναι αλληλέγγυα υπόχρεες με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, οι διαχειρίστριες εταιρείες ευθύνονται εις ολόκληρον για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση πλοίου της υπό ξένη σημαία, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή του φόρου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.

Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο μετά τη μεταβίβαση παραμένει υπό τη διαχείριση ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, ο φόρος του παρόντος άρθρου βαρύνει το νέο πλοιοκτήτη από την ημερομηνία της μεταβίβασης, ενώ ο νέος πλοιοκτήτης είναι εις ολόκληρον υπόχρεος με τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου που βαρύνει το πλοίο μέχρι το χρόνο της μεταβίβασης.

3. Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και τις εκδιδόμενες δυνάμει του άρθρου 13 του ν. 2687/1953 πράξεις, για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία κατά το προηγούμενο έτος από το έτος επιβολής του φόρου του παρόντος άρθρου.

4. Για σκοπούς υπολογισμού του φόρου, οι ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία υπό ξένη σημαία και είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν ετησίως, εντός του Ιανουαρίου κάθε έτους, συγκεντρωτική δήλωση στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων, με κοινοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην οποία θα πρέπει να αναφέρεται το όνομα, η σημαία, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.), ο αριθμός IMO, η ολική χωρητικότητα και η ηλικία των πλοίων υπό ξένη σημαία που διαχειρίζονται κατά την 1η Ιανουαρίου του ίδιου έτους, στην οποία θα επισυνάπτονται τα αντίστοιχα έγγραφα εθνικότητας των πλοίων. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία ανατίθεται στη διαχειρίστρια εταιρεία μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, υποβάλλεται συμπληρωματική δήλωση από τη διαχειρίστρια εταιρεία, εντός μηνός από την ανάληψη της διαχείρισης. Οι ανωτέρω δηλώσεις υπέχουν θέση υπεύθυνης δήλωσης του ν.1599/1986.

5. Η δήλωση και η καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου γίνεται κατ' ανάλογη εφαρμογή των προβλεπόμενων στον παρόντα νόμο για το φόρο που επιβάλλεται στα πλοία υπό ελληνική σημαία. Σε περίπτωση που η διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία ανατεθεί σε διαχει-

ρίστρια εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, οφείλεται φόρος από την επόμενη ημέρα της ανάθεσης της διαχείρισης σε τόσα δωδέκατα, όσοι οι μήνες μέχρι το τέλος του έτους. Η δήλωση και καταβολή του φόρου διενεργείται από την διαχειρίστρια εταιρεία στο όνομα και για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Από το ποσό του φόρου του παρόντος άρθρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

6. Για την παραλαβή των δηλώσεων και τη βεβαίωση του φόρου του παρόντος άρθρου αρμόδιος είναι ο προϊστάμενος της Δ.Ο.Υ. Πλοίων.

Η κοινοποίηση όλων των εγγράφων που αφορούν στο φόρο του παρόντος άρθρου ενεργείται στην αντίστοιχη διαχειρίστρια εταιρεία.

7. Για την επιβολή των πρόσθετων φόρων και προστίμων εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 2523/1997, όπως ισχύουν.

8. Το δικαίωμα του Δημοσίου για τη βεβαίωση του, κατά το παρόν άρθρο, φόρου παραγράφεται μετά την πάροδο πενταετίας από τη λήξη του έτους στο οποίο ο φόρος αναφέρεται.

9. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης του φόρου του παρόντος άρθρου, η διαδικασία επιβολής του φόρου στο όνομα της πλοιοκτήτριας εταιρείας και καταβολής αυτού, και η με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η διαδικασία υποβολής της ετήσιας συγκεντρωτικής δήλωσης και των συμπληρωματικών δηλώσεων της διαχειρίστριας εταιρείας στη Δ.Ο.Υ. Πλοίων με κοινοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

10. Η ισχύς των διατάξεων των παραγράφων 1 - 8 του παρόντος άρθρου αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2013 για πλοία υπό ξένη σημαία των οποίων κατά την ημερομηνία αυτή η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

11. Ο κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση της αλλοδαπής εταιρείας πλοιοκτήτριας πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο τελεί υπό την εκμετάλλευση ή διαχείριση ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας, εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, έναντι οποιουδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης στο εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου, του οποίου είναι πλοιοκτήτρια.

Η ίδια απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απευθείας είτε από εταιρείες χαρτοφυλακίου (holding companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιρειών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του τελικού μετόχου ή εταίρου. Περαιτέρω, απα-

λάσσεται από κάθε φόρο ή μεταβίβαση από οποιαδήποτε αιτία μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθώς και εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα, τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών. Επίσης απαλλάσσονται από το φόρο τα κέρδη ναυτικής εταιρείας του ν. 959/1979 (Α' 192), καθώς και τα μερίσματα που διανέμει αυτή, εφόσον έχει υπαχθεί στο άρθρο 25 του παρόντος νόμου και εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται πλοίο με ελληνική ή ξένη σημαία.

2. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 27/1975 αντικαθίσταται ως εξής:

«Εξαιρετικά απαλλάσσονται από το φόρο κληρονομιών οι μεταβιβάσεις πλοίων, μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία άνω των χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων ολικής χωρητικότητας καθώς και των μετοχών ή μεριδίων εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή μέσω ενδιάμεσων εταιρειών χαρτοφυλακίου τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών.»

#### Άρθρο 25

##### Τροποποίηση διατάξεων του ν. 814/1978

Το άρθρο 35 του ν. 814/1978 (Α'144) αντικαθίσταται ως εξής:

#### «Άρθρο 35

Απαλλαγή εισοδήματος κτωμένου από εταιρία χαρτοφυλακίου

Απαλλάσσεται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση το εισόδημα που αποκτάται από εταίρους ή μετόχους Εταιρειών Χαρτοφυλακίου (holding companies), οι οποίες έχουν αποκλειστικά, άμεσα ή έμμεσα, μετοχές εταιρειών πλοιοκτητριών πλοίων με ελληνική σημαία ή ξένη σημαία, εφόσον οι πλοιοκτήτριες εταιρείες είναι συμβεβλημένες με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ή η εκμετάλλευση ή διαχείριση των πλοίων τους γίνεται από ημεδαπή ή αλλοδαπή επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα με βάση το άρθρο 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), όπως ισχύει. Το ότι οι Εταιρείες Χαρτοφυλακίου (holding companies) κατέχουν αποκλειστικά μετοχές πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία αποδεικνύεται:

(α) με την προσκόμιση σχετικών πιστοποιητικών της αρμόδιας δημόσιας αρχής της καταστατικής έδρας των εταιρειών, στο οποίο θα πρέπει να αναφέρονται η επωνυμία κάθε πλοιοκτήτριας εταιρείας, στην οποία μετέχουν οι Εταιρείες Χαρτοφυλακίου (holding companies), όπως και το όνομα και τα λοιπά στοιχεία ταυτότητας των πλοίων που ανήκουν σε κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία. Η αρμοδιότητα της αλλοδαπής δημόσιας αρχής για την έκδοση των πιστοποιητικών βεβαιώνεται από το Υπουργείο Εξωτερικών ή την Ελληνική Προξενική Αρχή, είτε (β) με την προσκόμιση πιστοποιητικών από τα οποία να προκύπτει ότι οι Εταιρείες Χαρτοφυλακίου (holding companies) είναι σε ισχύ (good standing), καθώς και αντίγραφο πρακτικού των Δ.Σ. των Εταιρειών Χαρτοφυλακίου, από το οποίο πρακτικό να προκύπτει η επωνυμία των πλοιοκτητριών εταιρειών, στις οποίες μετέχουν, το όνομα, η σημαία και ο λιμένας νηολόγησης του πλοίου ή των πλοίων, και το οποίο πρακτικό θα πρέπει να είναι





# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 287

31 Δεκεμβρίου 2013

Το παρόν ΦΕΚ επανεκτυπώθηκε λόγω λάθους

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4223

*Ενιαίος Φόρος Ιδιοκτησίας Ακινήτων και άλλες διατάξεις.***Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄  
ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ****Άρθρο 1  
Αντικείμενο του φόρου**

1. Από το έτος 2014 και για κάθε επόμενο έτος επιβάλλεται Ενιαίος Φόρος Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝ.Φ.Ι.Α.) στα δικαιώματα της παραγράφου 2 του παρόντος, σε ακίνητα που βρίσκονται στην Ελλάδα και ανήκουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κάθε είδους νομικές οντότητες την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους.

2. Ο ΕΝ.Φ.Ι.Α. επιβάλλεται στα εμπράγματα δικαιώματα της πλήρους κυριότητας, της ψιλής κυριότητας, της επικαρπίας, της οίκησης και της επιφάνειας επί του ακινήτου. Ο ΕΝ.Φ.Ι.Α. επιβάλλεται και στα εμπράγματα ή ενοχικά δικαιώματα της αποκλειστικής χρήσης θέσης στάθμευσης, βοηθητικού χώρου και κολυμβητικής δεξαμενής, που βρίσκονται σε κοινόκτητο τμήμα του ακινήτου και αποτελούν παρακολούθημα των παραπάνω εμπραγμάτων δικαιωμάτων. Εξαιρετικά, επιβάλλεται και στο δικαίωμα της νομής ή οιονεί νομής, της κατοχής, καθώς και στη δέσμευση δικαιωμάτων επί του ακινήτου από Ο.Τ.Α. σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 2.

3. Ο ΕΝ.Φ.Ι.Α. ισούται με το άθροισμα του κύριου φόρου επί του κάθε ακινήτου και του συμπληρωματικού φόρου επί της συνολικής αξίας των δικαιωμάτων επί των ακινήτων του υποκειμένου στο φόρο.

4. Τα δικαιώματα επί των οποίων επιβάλλεται ο ΕΝ.Φ.Ι.Α. ετησίως είναι αυτά που υπάρχουν την 1η Ιανουαρίου του έτους φορολογίας, ανεξάρτητα από μεταβολές που τυχόν επέρχονται κατά τη διάρκεια του έτους αυτού και ανεξάρτητα από τη μεταγραφή του τίτλου κτήσης.

5. Για τον καθορισμό του ΕΝ.Φ.Ι.Α. λαμβάνεται υπόψη η πραγματική κατάσταση του ακινήτου. Η πραγματική

κατάσταση του ακινήτου προκύπτει από την οριστική εγγραφή στο κτηματολογικό γραφείο. Αν δεν υπάρχει οριστική εγγραφή, λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία του ακινήτου, όπως προκύπτουν από τον τίτλο κτήσης. Αν δεν υπάρχει τίτλος κτήσης, λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία της πραγματικής κατάστασης του ακινήτου. Αν η πραγματική επιφάνεια του ακινήτου υπερβαίνει αυτή που αναγράφεται στην οριστική εγγραφή στο κτηματολογικό γραφείο ή στον τίτλο κτήσης ή στην άδεια οικοδομής ή έχει γίνει αλλαγή της χρήσης του ακινήτου, λαμβάνεται υπόψη η πραγματική επιφάνεια και η πραγματική χρήση του ακινήτου.

**Άρθρο 2  
Υποκείμενο του φόρου**

1. Υποκείμενο του ΕΝ.Φ.Ι.Α. είναι κάθε πρόσωπο ή οντότητα του άρθρου 1, ανάλογα με το δικαίωμα και το ποσοστό του, και ειδικότερα:

α) Αυτός που αποκτά δικαίωμα σε ακίνητο από οποιαδήποτε αιτία, από την ημερομηνία σύνταξης του οριστικού συμβολαίου κτήσης ή από την ημερομηνία τελεσιδικίας της δικαστικής απόφασης με την οποία αναγνωρίζεται δικαίωμα ή καταδικάζεται ο δικαιούχος σε δήλωση βουλήσεως.

β) Ο υπερθεματιστής, από την ημερομηνία σύνταξης της κατακυρωτικής έκθεσης.

γ) Ο κληρονόμος και ειδικότερα:

αα) Ο εκ διαθήκης κληρονόμος, εφόσον έχει δημοσιευθεί διαθήκη μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου της φορολογίας έτους.

ββ) Ο εξ αδιαθέτου κληρονόμος, εφόσον δεν έχει δημοσιευθεί διαθήκη μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου της φορολογίας έτους.

δ) Όποιος έχει αποκτήσει δικαίωμα σε ακίνητο με οριστικό συμβόλαιο δωρεάς αιτία θανάτου, εφόσον ο θάνατος επήλθε μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου της φορολογίας έτους.

2. Υποκείμενο του ΕΝ.Φ.Ι.Α. είναι και:

α) Αυτός που αποκτά δικαίωμα με προσύμφωνο αγοράς, εφόσον σε αυτό προβλέπεται η κατάρτιση της εμπράγματης δικαιοπραξίας με αυτοσύμβαση, με εξαίρεση το εργολαβικό προσύμφωνο.

β) Ο δικαιούχος ακινήτου από το Δημόσιο ή τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας ή Οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή Ν.Π.Δ.Δ. και για το χρονικό διάστημα πριν

«ιδ) τον κάτοχο ακινήτου που ανήκει σε φορέα της Γενικής Κυβέρνησης, χωρίς τη συναίνεσή του.»

5. Οι αποφάσεις που έχουν εκδοθεί σε εφαρμογή του άρθρου 23 του ν. 3427/2005 ισχύουν μέχρι την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 18 του ν. 4174/2013 αποφάσεων του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων.

### Άρθρο 13

#### Μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται οι διατάξεις των άρθρων 27 έως και 50 του ν. 3842/2010, με την εξαίρεση του άρθρου 32 του ίδιου νόμου.

2. Οι καταργούμενες διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται και μετά την 1η Ιανουαρίου 2014 :

α) Σε υποθέσεις φόρου ακίνητης περιουσίας, για τις οποίες η φορολογική υποχρέωση γεννήθηκε μέχρι την κατάργησή τους.

β) Στις υποθέσεις του Ενιαίου Φόρου Ιδιοκτησίας Ακινήτων, όπου ρητά ορίζεται στις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου.

3. Η παρ. 1 του άρθρου 32 του ν. 3842/2010 τροποποιείται ως εξής:

α. Στο πρώτο εδάφιο μετά τις λέξεις «φυσικών προσώπων» προστίθενται οι λέξεις «, νομικών προσώπων και νομικών οντοτήτων».

β. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 αντικαθίσταται με δύο νέα εδάφια ως εξής:

«Αν το οικόπεδο είναι δεσμευμένο για κοινωφελή χρήση ο Σ.Α.Ο. είναι ίσος με το συντελεστή δόμησης του οικοδομικού τετραγώνου, όπως έχει καθοριστεί με προεδρικό διάταγμα.

Αν το οικόπεδο βρίσκεται σε περιοχή, στην οποία δεν έχουν καθοριστεί με τις αποφάσεις που προβλέπονται στην προηγούμενη περίπτωση, συντελεστής οικοπέδου (Σ.Οικ.), συνολική τιμή εκκίνησης του οικοπέδου και συντελεστής αξιοποίησης οικοπέδου (Σ.Α.Ο.), λαμβάνονται οι κατώτεροι αντίστοιχοι συντελεστές Σ.Οικ., συνολική τιμή εκκίνησης του οικοπέδου και Σ.Α.Ο. της ζώνης με τη χαμηλότερη τιμή ζώνης της οικείας Δημοτικής Ενότητας, όπως ορίζονται κάθε φορά στις αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 41 του ν. 1249/1982. Αν δεν έχουν καθοριστεί τέτοιες ζώνες και τέτοιοι συντελεστές στη Δημοτική Ενότητα, λαμβάνονται οι κατώτερες αντίστοιχες τιμές του οικείου Δήμου, και, αν δεν έχουν καθοριστεί ούτε στο Δήμο, λαμβάνονται οι κατώτερες αντίστοιχες τιμές της οικείας Περιφερειακής Ενότητας.»

4. Μετά την παρ. 6 του άρθρου 32 του ν. 3842/2010, η υφιστάμενη παράγραφος 7 αναριθμείται σε παράγραφο 8 και προστίθεται νέα παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Η αξία του γηπέδου εκτός σχεδίου πόλης ή οικισμού είναι το γινόμενο του αθροίσματος της βασικής αξίας και της οικοπεδικής αξίας επί τους συντελεστές συνιδιοκτησίας, πρόσφυσης, απόστασης από θάλασσα και απαλλοτρίωσης, όπως ορίζεται από τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 1144814/26361/30.12.1998 (Β' 1328) απόφασης του Υπουργού Οικονομικών όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση των άρθρων 41 και 41α του ν. 1249/1982.

7.1 Ειδικά, η οικοπεδική αξία, εφαρμόζεται αποκλειστικά για αγροτεμάχια τα οποία έχουν πρόσωπο σε Εθνική ή Επαρχιακή οδό ή απέχουν μέχρι και οκτακόσια (800)

μέτρα από τη θάλασσα. Η οικοπεδική αξία ορίζεται ως το γινόμενο της αρχικής οικοπεδικής αξίας, όπως αυτή ορίζεται στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 1144814/26361/30.12.1998 απόφασης του Υπουργού Οικονομικών, του μεγέθους των κτισμάτων και του συντελεστή κατηγορίας κτίσματος.

7.2 Ο συντελεστής κατηγορίας κτίσματος ορίζεται ανάλογα με το είδος του κτίσματος ως εξής:

α) 1, όταν επί του αγροτεμαχίου υφίσταται κατοικία ή μονοκατοικία,

β) 0,4, όταν επί του αγροτεμαχίου υφίσταται αποθήκη ή γεωργικό ή κτηνοτροφικό κτίσμα,

γ) 0,6, όταν επί του αγροτεμαχίου υφίσταται αποκλειστικά άλλης κατηγορίας κτίσμα, πλην των περιπτώσεων α' και β',

δ) 0,6, όταν επί του αγροτεμαχίου υφίστανται κτίσματα κατοικίας και αποθήκης,

ε) 0,5 όταν επί του αγροτεμαχίου υφίστανται κτίσματα αποθήκης, καθώς και οποιασδήποτε άλλης κατηγορίας κτίσματα πλην κατοικιών ή μονοκατοικιών,

στ) 0,65 όταν επί του αγροτεμαχίου υφίστανται κτίσματα κατοικιών ή μονοκατοικιών και άλλης κατηγορίας κτισμάτων πλην αποθηκών.

ζ) 1, όταν επί του αγροτεμαχίου υφίσταται κτίσμα για τα οποία δεν προκύπτει η κατηγορία τους από τη δήλωση στοιχείων ακινήτων.

7.3 Για τον υπολογισμό της αξίας δασών και δασικών εκτάσεων ισχύουν ανάλογα τα οριζόμενα στην παράγραφο αυτή, μη εφαρμοζόμενων διατάξεων του ν. 998/1979 (Α' 289).»

5. Οι διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος με τις οποίες τροποποιείται το άρθρο 32 του ν. 3842/2010 εφαρμόζονται αποκλειστικά για τον ΕΝ.Φ.Ι.Α..

6. Η περίπτωση γ' της παρ. 1, του άρθρου 259 του ν. 3852/2010 αντικαθίσταται από 1.1.2014, ως εξής:

«γ) τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝ.Φ.Ι.Α) σε ποσοστό 11,3% των συνολικών ετήσιων εισπράξεων του φόρου αυτού.»

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΑΡΟΧΗ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ, ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

### Άρθρο 14

#### Οικονομική παροχή της Ναυτιλιακής Κοινότητας για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης της χώρας

1. Καθορίζεται, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, ετήσια παροχή για τα τρία (3) επόμενα έτη, 2014, 2015 και 2016, η οποία υπολογίζεται με βάση τα πλοία τα οποία εκμεταλλεύεται, κατά κυριότητα ή μη, η κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία ή διαχειρίζεται η κάθε διαχειρίστρια εταιρεία αντίστοιχα, ως εξής:

α. Για όλα τα πλοία με ελληνική σημαία πρώτης κατηγορίας του ν. 27/1975, καθώς και πλοία δεύτερης κατηγορίας άνω των πεντακοσίων (500) κόρων ολικής χωρητικότητας του ίδιου νόμου, καταβάλλεται ετησίως και για τα τρία (3) παραπάνω έτη ποσό ίσο με το διπλάσιο του τελικού ποσού του φόρου που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη κάθε φορά φορολογική περίοδο και χωρίς να αφαιρούνται

οι υπό του νόμου προβλεπόμενες μειώσεις του άρθρου 5 του ν. 27/1975.

β. Για τα πλοία με ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 27/1975, καταβάλλεται ετησίως και για τα τρία (3) επόμενα έτη ποσό ίσο με το διπλάσιο του τελικού ποσού του φόρου που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη κάθε φορά φορολογική περίοδο, σύμφωνα με το άρθρο 26 του ν. 27/1975, όπως ισχύει και χωρίς να αφαιρούνται οι υπό του νόμου τυχόν προβλεπόμενες μειώσεις ή εκπτώσεις του άρθρου 5 και των παραγράφων 1 και 5 του άρθρου 26 του ν. 27/1975.

2. Η παροχή αυτή βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, καθώς και τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 27/1975.

Οι ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες είναι αλληλέγγυα υπόχρεες με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή της παροχής του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από κοινού από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 27/1975, οι διαχειρίστριες εταιρείες ευθύνονται εις ολόκληρο για την καταβολή της παροχής του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση πλοίου της, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή της παροχής που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.

3. Για την παραλαβή των δηλώσεων και τη βεβαίωση της παροχής του παρόντος άρθρου, αρμόδια είναι η υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης που έχει παράλαβει και τις αντίστοιχες ετήσιες δηλώσεις του φόρου πλοίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 27/1975. Η κοινοποίηση όλων των εγγράφων που αφορούν στην παροχή του παρόντος άρθρου ενεργείται στην αντίστοιχη διαχειρίστρια εταιρεία ή στην ημεδαπή πλοιοκτήτρια.

4. Για τον υπολογισμό του ποσού της παροχής του άρθρου αυτού λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός χρόνος παραμονής των πλοίων στην ελληνική σημαία ή ο συνολικός χρόνος διαχείρισης των υπό ξένη σημαία πλοίων από τις ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες.

5. Για τον υπολογισμό και την καταβολή της παραπάνω παροχής, οι επιχειρήσεις υποβάλλουν δήλωση στην αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης έως την τελευταία εργάσιμη ημέρα του Φεβρουαρίου εκάστου έτους, σχετικά με τον αριθμό των πλοίων, τη σημαία, την ηλικία και την ολική χωρητικότητά τους, τον αριθμό IMO, το ύψος της ετήσιας παροχής ενός εκάστου, με βάση τα κριτήρια υπολογισμού του παρόντος άρθρου. Για τα πλοία υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία στην ανωτέρω δήλωση, θα επισυνάπτονται τα αντίγραφα των αντίστοιχων δηλώσεων φορολογίας πλοίου της προηγούμενης φορολογικής χρήσης. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στα προηγούμενα εδάφια, κατά το χρονικό

διάστημα της τριετίας 2014-2016 με την υποβολή της παραπάνω δήλωσης στην αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης έως την τελευταία εργάσιμη ημέρα του Φεβρουαρίου εκάστου έτους, καταβάλλεται το ένα δεύτερο (1/2) του ετήσιου οφειλόμενου ποσού παροχής και το άλλο ένα δεύτερο (1/2) αυτής καταβάλλεται έως την τελευταία εργάσιμη ημέρα του Ιουλίου εκάστου έτους.

Με την καταβολή ολόκληρου του αναλογούντος ποσού παροχής, κάθε υπόχρεος θα λαμβάνει βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης, η οποία θα είναι αναγκαία για την έκδοση της βεβαίωσης νόμιμης εγκατάστασης διαχειριστικών εταιρειών, καθώς και την έκδοση φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.

6. Το δικαίωμα του Δημοσίου για τη βεβαίωση της, κατά το παρόν άρθρο, παροχής παραγράφεται μετά την πάροδο πενταετίας από τη λήξη του έτους στο οποίο αναφέρεται η παροχή.

7. Η παροχή του άρθρου αυτού επιβάλλεται κατ'εξαίρεση των διατάξεων της παρ. 11 του άρθρου 26 του ν. 27/1975 (Α' 77).

8. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης της παροχής του παρόντος άρθρου, η διαδικασία καταβολής αυτής και κάθε σχετικό θέμα για την καταβολή της.

#### Άρθρο 15

##### Ρυθμίσεις για τη φορολογία κεφαλαίου

1. Οι φόροι κληρονομιών, δωρεών, γονικών παροχών και κερδών από τυχερά παίγνια του Κώδικα διατάξεων φορολογίας κληρονομιών, δωρεών, γονικών παροχών και κερδών από τυχερά παίγνια, ο οποίος κυρώθηκε με το πρώτο άρθρο του ν. 2961/2001 (Α' 266), ο φόρος μεταβίβασης ακινήτων και οι φόροι που ορίζονται στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 37 του ν. 3842/2010 (Α' 58), του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 3634/2008 (Α' 9), του τελευταίου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 17 του ν. 3091/2002 (Α' 330) και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 2459/1997 (Α' 17), για τους οποίους προβλέπεται άμεση καταβολή σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις, καταβάλλονται εντός προθεσμίας τριών εργάσιμων ημερών από την υποβολή της δήλωσης ή την έκδοση την πράξης άμεσου ή διοικητικού προσδιορισμού του φόρου. Η καταβολή του φόρου αποδεικνύεται από αποδεικτικό καταβολής που εκδίδεται από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων. Ο τύπος και το περιεχόμενο του αποδεικτικού καταβολής καθορίζεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων.

2. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2014. Κάθε αντίθετη διάταξη νόμου για το θέμα αυτό δεν έχει εφαρμογή.

#### Άρθρο 16

##### Ρυθμίσεις για την απόσυρση των αυτοκινήτων οχημάτων

1. Η ισχύς των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 3899/2010 (Α' 212), όπως τροποποιείται με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, και της παρ. 5 του άρθρου 30 του ν. 3943/2011 (Α' 66), όπως τροποποιείται





# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 18

25 Ιανουαρίου 2013

Το παρόν ΦΕΚ επανεκτυπώθηκε λόγω λάθους στο Κεφ. Θ' άρθρο 40 (παραγ. 9, 10, 11).

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4111

Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις, τροποποιήσεις του ν. 4093/2012, κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Έγκριση των Σχεδίων των Συμβάσεων Τροποποίησης της Κύριας Σύμβασης Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (Ε.Τ.Χ.Σ.), της Ελληνικής Δημοκρατίας, του Ελληνικού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (Τ.Χ.Σ.) και της Τράπεζας της Ελλάδος (ΤτΕ), με τίτλο «Κύρια Σύμβαση Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης», της Σύμβασης Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ε.Τ.Χ.Σ., της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ΤτΕ, με τίτλο «Σύμβαση Διευκόλυνσης Διαχείρισης Υποχρεώσεων ΣΙΤ» και της Σύμβασης Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ε.Τ.Χ.Σ., της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ΤτΕ, με τίτλο «Διευκόλυνση αποπληρωμής Τόκων Ομολόγων», παροχή εξουσιοδοτήσεων για την υπογραφή των Συμβάσεων» και άλλες επείγουσες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'  
ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Άρθρο 1  
Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις υπαλλήλων Βουλής  
Τροποποίηση συνταξιοδοτικών διατάξεων

1. Για τον υπολογισμό της σύνταξης, τα όρια ηλικίας και τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης των υπαλλήλων της Βουλής, εφαρμόζονται οι διατάξεις της συνταξιοδοτικής νομοθεσίας του Δημοσίου, κατά περίπτωση, όπως αυτές ισχύουν κάθε φορά για τους τακτικούς υπαλλήλους των Υπουργείων.

Ως μισθός για τον υπολογισμό της σύνταξης των ανωτέρω προσώπων νοείται ο συντάξιμος μισθός τακτικού υπαλλήλου Υπουργείου αντίστοιχης κατηγορίας, με τα

ίδια έτη υπηρεσίας, όπως αυτός ισχύει κάθε φορά, σύμφωνα με τις οικείες συνταξιοδοτικές διατάξεις.

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής έχουν εφαρμογή από 1.1.2013 για όσα από τα αναφερόμενα σε αυτές πρόσωπα υπηρετούν κατά την ημερομηνία αυτή, ανεξαρτήτως του χρόνου θεμελίωσης του συνταξιοδοτικού δικαιώματός τους. Από την ίδια ημερομηνία καταργούνται οι διατάξεις του άρθρου 15 του ν. 3865/2010 (Α' 120).

2. Οι διατάξεις της υποπερίπτωσης γγ' της περίπτωσης α' της υποπαραγράφου Β3 της παραγράφου Β' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) αντικαθίστανται ως εξής:

«γγ. από 2.000,01 ευρώ έως και 3.000,00 ευρώ, μειώνεται το σύνολο του ποσού κατά 15% και σε κάθε περίπτωση το ποσό που εναπομένει δεν μπορεί να υπολείπεται των 1.800,01 ευρώ και

δδ. από 3.000,01 ευρώ και άνω, μειώνεται το σύνολο του ποσού κατά ποσοστό 20% και σε κάθε περίπτωση το ποσό που εναπομένει δεν μπορεί να υπολείπεται των 2.550,01 ευρώ.»

3. Οι διατάξεις της περίπτωσης δ' της υποπαραγράφου Β3 της παραγράφου Β' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 αντικαθίστανται ως εξής:

«δ. Εξαιρούνται των ανωτέρω μειώσεων οι συνταξιούχοι του Δημοσίου, γενικά, οι οποίοι είναι ανάπηροι με ποσοστό αναπηρίας 80% και άνω, σύμφωνα με γνωμάτευση της Ανωτάτης Στρατού Υγειονομικής Επιτροπής (ΤΗΣΥΕ).»

4. Στο τέλος της υποπαραγράφου Β4 της παραγράφου Β' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Κατ' εξαίρεση από 1.1.2013 το συνολικό ετήσιο ποσό των δώρων Χριστουγέννων και Πάσχα, καθώς και του επιδόματος αδειάς που καταβαλλόταν μέχρι την 31.12.2012 στα πρόσωπα της περίπτωσης δ' της υποπαραγράφου Β3, όπως ισχύει μετά την τροποποίησή της με τις διατάξεις της προηγούμενης περίπτωσης, επιμερίζεται σε δωδεκάμηνη βάση και το ποσό που αντιστοιχεί κατά μήνα προσαυξάνει τη μηνιαία σύνταξη των προσώπων αυτών.»

5. Οι διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 ισχύουν από 19.11.2012.

τη φράση «για την υλοποίηση των προγραμμάτων της παραγράφου 2».

3. Στο άρθρο 14 του ν. 710/1977 προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Η υλοποίηση των ταχύρυθμων προγραμμάτων του παρόντος άρθρου μπορεί να ανατίθεται απευθείας σε ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της ημεδαπής με τη σύναψη σχετικής σύμβασης, στην οποία θα περιγράφεται το ανατιθέμενο έργο, το ύψος της αμοιβής του εκπαιδευτικού ιδρύματος, ο τόπος, ο χρόνος υλοποίησης, ο αριθμός των καταρτιζόμενων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Για την καταβολή της αμοιβής για την υλοποίηση του ταχύρρυθμου προγράμματος από το εκπαιδευτικό ίδρυμα θα εκδίδεται από το Υπουργείο Τουρισμού χρηματικό ένταλμα πληρωμής επί ονόματι του Ειδικού Λογαριασμού Κονδυλίων Έρευνας της Επιτροπής Ερευνών του εκπαιδευτικού ιδρύματος, μετά την έκδοση των αναγκαίων παραστατικών στοιχείων. Η υλοποίηση της σύμβασης και η πιστή τήρηση του αναλυτικού προγράμματος κατάρτισης θα πιστοποιείται από τριμελή επιτροπή αποτελούμενη από τον αρμόδιο Γενικό Διευθυντή, τον Διευθυντή και τον προϊστάμενο τμήματος των αντίστοιχων οργανικών μονάδων του Υπουργείου Τουρισμού, που έχουν την αρμοδιότητα για τα ταχύρυθμα προγράμματα.»

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΑ' ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### Άρθρο 43

##### Εισφορά σε εταιρίες του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77)

1. Στα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με την εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρούμενων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες επιβάλλεται ετήσια εισφορά για τέσσερα (4) έτη επί του συνολικού ετήσιου ποσού εισαγόμενου συναλλάγματος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), η οποία υπολογίζεται με την παρακάτω κλίμακα:

Κλιμάκια υπολογισμού της εισφοράς				
Κλιμάκιο ετήσιου συνολικού εισαγόμενου συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)	Συντελεστής %	Φόρος κλιμακίου	Σύνολο εισαγόμενου συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)	Σύνολο φόρου (σε δολάρια ΗΠΑ)
200.000	10	20.000	200.000	20.000
200.000	8	16.000	400.000	36.000
Υπερβάλλον	6			

Η παραπάνω εισφορά αφορά τα ετήσια ποσά εισαγόμενου συναλλάγματος της τετραετίας 2012 - 2015.

Στην περίπτωση που το συνολικό ετήσιο εισαγόμενο συναλλάγμα μιας επιχείρησης είναι μικρότερο από το προβλεπόμενο ελάχιστο όριο των 50.000 δολλαρίων Η.Π.Α., η εισφορά θα πρέπει να υπολογιστεί για 50.000 δολάρια Η.Π.Α..

Η διά του παρόντος άρθρου προβλεπόμενη εισφορά δεν επιβάλλεται σε ημεδαπές και αλλοδαπές εταιρίες που έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα δυνάμει του άρθρου 25 του ν. 27/1975 και ασχολούνται με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία καθώς και με τις λοιπές εργασίες που προβλέπονται από την εγκριτική πράξη εγκατάστασής τους.

2. Οι παραπάνω υπόχρεοι μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου εκάστου έτους υποβάλλουν ειδική δήλωση υπολογισμού της εισφοράς επί του εισαγόμενου συναλλάγματος του προηγούμενου έτους με την οποία συνυποβάλλονται επικυρωμένα αντίγραφα των βεβαιώσεων εισαγωγής συναλλάγματος, καθώς και η σχετική υπεύθυνη δήλωση των νομίμων εκπροσώπων της εταιρίας στον προϊστάμενο της αρμόδιας δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) για τη φορολογία αυτής.

Η εισφορά του παρόντος άρθρου βεβαιώνεται από τον προϊστάμενο της Δ.Ο.Υ. με βάση τη δήλωση. Για τον υπολογισμό της εισφοράς εκδίδεται εκκαθαριστικό σημείωμα, αντίγραφο του οποίου αποστέλλεται στον υπόχρεο.

Για την καταβολή του φόρου ευθύνονται αλληλέγγυα και αδιαίρετα, βάσει του τίτλου που έχει αποκτηθεί έστω για έναν από τους υπόχρεους, ο οποίος ισχύει και ως προς τους άλλους υπόχρεους για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την είσπραξη του φόρου:

Οι διευθυντές, διαχειριστές και γενικά οι εκπρόσωποι των κάθε είδους επιχειρήσεων ή εταιρειών, οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία, ο καθένας χωριστά για ολόκληρο το ποσό του φόρου.

3. Ο φόρος υπολογίζεται σε δολάρια Η.Π.Α. και καταβάλλεται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του έτους υποβολής της δήλωσης σε ευρώ με βάση την επίσημη ισοτιμία μεταξύ των νομισμάτων αυτών κατά το χρόνο υποβολής της δήλωσης. Σε περίπτωση παράλειψης επίδοσης από τον υπόχρεο της δήλωσης που προβλέπεται από τον νόμο ή υποβολής από αυτόν εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης επιβάλλεται πρόσθετος φόρος και πρόστιμο σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2523/1997 όπως ισχύουν.

4. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται η ειδικότερη διαδικασία για την υποβολή της εισφοράς, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που υποβάλλονται και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

##### Άρθρο 44

##### Επιβολή φόρου πολυτελούς διαβίωσης

1.α. Επιβάλλεται φόρος πολυτελούς διαβίωσης στα ποσά της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης που προκύπτουν από την κυριότητα ή κατοχή επιβατικών αυτοκινήτων, ιδιωτικής χρήσης μεγάλου κυβισμού, αεροσκαφών, ελικοπτέρων και ανεμοπτερόν, καθώς και δεξαμενών κολύμβησης, όπως αυτά προκύπτουν από τις δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος και τα λοιπά επιπλέον στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η ΓΓΠΣ.

β. Ο φόρος αυτής της παραγράφου που επιβάλλεται στα ποσά της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης της προηγούμενης υποπαραγράφου, υπολογίζεται αναλυτικά ως εξής:

i) Για επιβατικά αυτοκίνητα από χίλια εννιακόσια είκοσι εννέα (1.929) κυβικά εκατοστά έως δυόμιση χιλιάδες (2.500) κυβικά, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης επί συντελεστή πέντε τοις εκατό (5%).

ii) Για επιβατικά αυτοκίνητα από δυόμιση χιλιάδες (2.500) κυβικά εκατοστά και άνω, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης επί συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%).

Από την επιβολή του φόρου πολυτελούς διαβίωσης εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης με παλαιότητα άνω των δέκα (10) ετών από το έτος πρώτης κυκλοφορίας τους στην Ελλάδα, καθώς και τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης αναπήρων, τα οποία απαλλάσσονται από τα τέλη κυκλοφορίας.

iii) Για αεροσκάφη, ελικόπτερα και ανεμόπτερα, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης επί συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%).

iv) Για δεξαμενές κολύμβησης, εσωτερικές και εξωτερικές, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης επί συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%).

γ. Ο φόρος πολυτελούς διαβίωσης, βεβαιώνεται με βάση τις δηλώσεις που υποβάλλονται και εμφανίζεται στο εκκαθαριστικό σημείωμα υπολογισμού του φόρου εισοδήματος κάθε οικονομικού έτους. Βεβαιώνεται επίσης με φύλλα ελέγχου, εφόσον αυτά έχουν οριστικοποιηθεί με διοικητική επίλυση της διαφοράς ή λόγω μη άσκησης ή εκπρόθεσμης άσκησης προσφυγής και με οριστικές αποφάσεις διοικητικών δικαστηρίων ή πρακτικών δικαστικού συμβιβασμού. Για την καταβολή του ποσού του φόρου της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται οι διατάξεις περί καταβολής του φόρου εισοδήματος για τα φυσικά πρόσωπα.

δ. Η προθεσμία άσκησης της προσφυγής ή υποβολής αίτησης για διοικητική επίλυση της διαφοράς, καθώς και η άσκηση της προσφυγής ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού πρωτοδικείου, δεν αναστέλλουν τη βεβαίωση και την είσπραξη της οφειλής που προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και γ' του παρόντος.

ε. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών μπορεί να καθορίζονται τυχόν απαιτούμενες πρόσθετες λεπτομέρειες και θέματα της διαδικασίας εφαρμογής των διατάξεων του φόρου πολυτελούς διαβίωσης.

στ. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή για τα εισοδήματα που δηλώνονται με τις φορολογικές δηλώσεις οικονομικού έτους 2014 και μετά.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΒ' ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

### Άρθρο 45

1. Οι διατάξεις της περίπτωσης η' του άρθρου 77 του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α' 98) αντικαθίσταται ως εξής:

«Επιφορτίζεται με την οικονομική υποστήριξη της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης, της ΚΕ.Ν.Ε., της

ΚΕ.Κ. (Ε.Κ.Α.Δ.), της Επιτροπής Βιοηθικής, της Επιτροπής για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και της Κυβερνητικής Επιτροπής Παιδείας και Πολιτισμού, που συστάθηκε με το ν. 3323/2005 (Α' 61).»

2. Το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 83 του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α' 98) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η διάθεση των πιστώσεων γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και η διενέργεια των αντίστοιχων δαπανών γίνεται από τον Γενικό Γραμματέα της Κυβέρνησης ή τον Γενικό Γραμματέα Πρωθυπουργού ως κύριους διατάκτες κατά περίπτωση δαπάνης.»

3. Στο άρθρο 2 του π.δ. 2/2011 «Μετατροπή του Πολιτικού Γραφείου Πρωθυπουργού σε Γενική Γραμματεία Πρωθυπουργού» (Α' 5) προστίθεται παράγραφος 3 και η παράγραφος 3 αυτού αναριθμείται σε 4 ως εξής:

«α. Επιφορτίζεται με την οικονομική και διοικητική υποστήριξη της Γενικής Γραμματείας Πρωθυπουργού, του πολιτικού γραφείου του Υπουργού Επικρατείας και του πολιτικού γραφείου του Υφυπουργού στον Πρωθυπουργό.

β. Καταρτίζει και εκτελεί τον προϋπολογισμό των υπηρεσιών που αναφέρονται στην περίπτωση α'.

γ. Παρακολουθεί την εκτέλεση του προϋπολογισμού και την κίνηση των πιστώσεων.

δ. Μεριμνά για την εντολή και εκκαθάριση των αποδοχών, επιδομάτων, οδοιπορικών και εξόδων κίνησης και κάθε είδους αποζημιώσεων και λοιπών απολαβών του προσωπικού των υπηρεσιών που αναφέρονται στην περίπτωση α'.

ε. Τηρεί το μητρώο μισθοδοσίας και χειρίζεται τα θέματα υπηρεσιακής κατάστασης του προσωπικού των υπηρεσιών που αναφέρονται στην περίπτωση α'.

στ. Μεριμνά για την έκδοση χρηματικών ενταλμάτων προπληρωμής, εντολών πληρωμής προς τους υπολόγους και τον εν γένει έλεγχο των υπολόγων των ενταλμάτων αυτών, καθώς και για τον έλεγχο και την εκκαθάριση των κάθε είδους δαπανών προμηθειών ή εκτέλεσης εργασιών.

ζ. Μεριμνά για την προμήθεια πάγιων και αναλώσιμων υλικών για τις ανάγκες των υπηρεσιών που αναφέρονται στην περίπτωση α' και την εκποίηση αυτών, παρακολουθεί τη διάθεση και την εν γένει διαχείριση του υλικού αυτού και φροντίζει για τη συντήρηση και εξασφάλιση παντός είδους πραγμάτων που ανήκουν στις πιο πάνω υπηρεσίες και την εκποίηση αυτών.

η. Μεριμνά για την κατάρτιση και εκτέλεση συμβάσεων προμηθειών και εκτέλεσης εργασιών.

θ. Μεριμνά για τη βελτίωση των συνθηκών στέγασης των υπηρεσιών που αναφέρονται στην περίπτωση α' και για τον εξοπλισμό, τη συντήρηση και την καθαριότητα των κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων των υπηρεσιών αυτών.»

4. Η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου αρχίζει δύο (2) μήνες από τη δημοσίευση της παρούσας. Η εφαρμογή των διατάξεων που άπτονται των θεμάτων εκτέλεσης του προϋπολογισμού των υπηρεσιών που αναφέρονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου αρχίζει από 1.1.2013.

### Άρθρο 46

Η κατ' έτος επιχορήγηση του Ταμείου Αρωγής Υπαλλήλων της Βουλής εκ μέρους του Προέδρου της Βουλής





# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 81

5 Απριλίου 2013

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4141

*Επενδυτικά εργαλεία ανάπτυξης, παροχή πιστώσεων  
και άλλες διατάξεις.*

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄  
ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Άρθρο 1  
Τροποποιήσεις του ν. 2992/2002**

Το άρθρο 7 του ν. 2992/2002 (Α΄ 54) τροποποιείται ως ακολούθως:

1. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 7 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η διάρκεια του Α.Κ.Ε.Σ. δεν μπορεί να υπερβαίνει τα είκοσι (20) έτη».

2. Η παρ. 4 του άρθρου 7, αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Το Α.Κ.Ε.Σ. έχει ως αποκλειστικό σκοπό τη συμμετοχή στο κεφάλαιο επιχειρήσεων οι οποίες εδρεύουν: (α) στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή (β) σε τρίτη χώρα, εφόσον δραστηριοποιούνται στην παραγωγή ή στην παροχή υπηρεσιών στην Ελλάδα.

Για την εκπλήρωση του σκοπού του το Α.Κ.Ε.Σ. μπορεί:

α. Να συμμετέχει, κατά την ίδρυση ή μεταγενέστερα, στο κεφάλαιο επιχειρήσεων με κινητές αξίες που δεν είναι εισηγμένες σε οργανωμένη αγορά ή διαπραγματεύσιμες σε Πολυμερή Μηχανισμό Διαπραγμάτευσης (Π.Μ.Δ.), καθώς και να επενδύει σε τίτλους επιλογής ή άλλες κινητές αξίες που παρέχουν δικαίωμα απόκτησης των ως άνω κινητών αξιών.

β. Να συμμετέχει στο κεφάλαιο επιχειρήσεων με κινητές αξίες ήδη εισηγμένες σε οργανωμένη αγορά ή διαπραγματεύσιμες σε Π.Μ.Δ., καθώς και να επενδύει σε τίτλους επιλογής ή άλλες κινητές αξίες που παρέχουν δικαίωμα απόκτησης των ως άνω κινητών αξιών εφόσον, κατά το χρόνο απόκτησης της συμμετοχής, το ποσοστό του Α.Κ.Ε.Σ. θα ανέρχεται τουλάχιστον στο 15% του μετοχικού κεφαλαίου των εν λόγω επιχειρήσεων. Το ελάχιστο αυτό όριο του 15% δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση που το Α.Κ.Ε.Σ. συμμετείχε ήδη στο κεφάλαιο των επιχειρήσεων αυτών προ της εισαγωγής τους σε

οργανωμένη αγορά ή έναρξης διαπραγμάτευσής τους σε Π.Μ.Δ..

γ. Να επενδύει σε κάθε είδους ομολογίες επιχειρήσεων με την επιφύλαξη του ορίου της περίπτωσης β΄ της παρούσας παραγράφου, εφόσον πρόκειται για εισηγμένες ομολογίες ή μετατρέψιμες ομολογίες εισηγμένων εταιρειών.

δ. Να τοποθετεί τα διαθέσιμά του σε καταθέσεις και σε μέσα χρηματαγοράς.»

3. Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 7 οι λέξεις «του ν. 2396/1996» αντικαθίστανται με τις λέξεις «του ν. 3606/2007» και προστίθενται οι λέξεις «και εταιρία διαχείρισης ΟΣΕΚΑ του ν. 4099/2012 (Α΄ 250)».

4. Στην παράγραφο 10 του άρθρου 7 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Οι απαγορεύσεις των περιπτώσεων α΄ και β΄ της παραγράφου 10 δεν ισχύουν εφόσον η επένδυση εγκριθεί από το εκατό τοις εκατό (100%) των λοιπών μεριδιούχων και υπό την προϋπόθεση ότι η επένδυση σε εκδότες των περιπτώσεων α΄ και β΄ δεν υπερβαίνει αθροιστικά το 30% του συνόλου του ενεργητικού του Α.Κ.Ε.Σ.. Η δυνατότητα αυτή, καθώς και η ειδικότερη διαδικασία της έγκρισης πρέπει να ορίζονται στη σύμβαση σύστασης και διαχείρισης του Α.Κ.Ε.Σ.»

5. Προστίθεται παράγραφος 7α ως εξής:

«7α. Επιτρέπεται η εισαγωγή σε οργανωμένη αγορά της παρ.10 του άρθρου 2 του ν. 3606/2007 ή η ένταξη προς διαπραγμάτευση σε Π.Μ.Δ. της παρ. 11 του άρθρου 2 του ν. 3606/2007 μεριδίων Α.Κ.Ε.Σ. ή μεριδίων/μετοχών κεφαλαίων επιχειρηματικών συμμετοχών (venture capitals) που εδρεύουν σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τον Κανονισμό της οργανωμένης αγοράς ή του Π.Μ.Δ., αντιστοίχως. Τα ως άνω μερίδια Α.Κ.Ε.Σ. ή αλλοδαπά μερίδια/μετοχές κεφαλαίων επιχειρηματικών συμμετοχών καταχωρούνται στο Σύστημα Άυλων Τίτλων (Σ.Α.Τ.) του ν. 3756/2009.

Για τα Α.Κ.Ε.Σ. που εισάγουν ή εντάσσουν προς διαπραγμάτευση μερίδιά τους σε οργανωμένη αγορά ή Π.Μ.Δ. που λειτουργεί στην Ελλάδα, αρμόδια αρχή για την εποπτεία της τήρησης των υποχρεώσεών τους και την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου και των κανονιστικών αποφάσεων που εκδίδονται κατ'εξουσιοδότησή του, είναι η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Για τα ανωτέρω Α.Κ.Ε.Σ. ισχύουν τα εξής:



στην Ελλάδα, υποχρεούται να υποβάλει μαζί με τη δήλωση φορολογίας του εισοδήματός του, βεβαίωση από την αρμόδια φορολογική αρχή του κράτους στο οποίο δηλώνει κάτοικος από την οποία να προκύπτει ότι είναι φορολογικός κάτοικος αυτού του άλλου κράτους ή αντίγραφο της εκκαθάρισης της φορολογίας εισοδήματος ή, ελλείψει εκκαθάρισης, αντίγραφο της δήλωσης που υπέβαλε στο άλλο κράτος. Η βεβαίωση αυτή χορηγείται από τη φορολογική αρχή ή από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή δημοτική ή άλλη αναγνωρισμένη αρχή. Ειδικά το φυσικό πρόσωπο που απασχολείται ως αλλοδαπό προσωπικό σε επιχείρηση που υπάγεται στις διατάξεις του α.ν. 89/1967 (Α' 132) υποχρεούται να υποβάλει μαζί με τη δήλωση φορολογίας του εισοδήματος που προκύπτει στην ημεδαπή: α) αντίγραφο του αλλοδαπού διαβατηρίου, β) τη δημοσιευθείσα στο φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως απόφαση υπαγωγής της επιχείρησης του α.ν. 89/1967 και γ) βεβαίωση της επιχείρησης από την οποία να προκύπτει ότι το εν λόγω φυσικό πρόσωπο απασχολείται σε επιχείρηση του α.ν. 89/1967 και ο χρόνος έναρξης αυτής της απασχόλησης.»

3. Η παράγραφος 8α του άρθρου 61 του Κ.Φ.Ε. όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 3943/2011 (Α' 66), αντικαθίσταται από τότε που ίσχυσε η ως άνω τροποποιούμενη διάταξη, ως εξής:

«Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου.»

4. Η παράγραφος 8β του άρθρου 61 του Κ.Φ.Ε., όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 3943/2011 (Α' 66), αντικαθίσταται από τότε που ίσχυσε η ως άνω τροποποιούμενη διάταξη, ως εξής:

«Όσοι έχουν δηλώσει τόπο κατοικίας ή συνήθους διαμονής στην αλλοδαπή και υπόκεινται, κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, σε φόρο μόνο για το εισόδημά τους που προκύπτει στην Ελλάδα, υποχρεούνται να προσκομίσουν τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην παράγραφο 7 του άρθρου αυτού, μέσα σε προθεσμία που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Αν δεν προσκομισθούν ή δεν προσκομισθούν εμπρόθεσμα τα δικαιολογητικά αυτά, οι υπόχρεοι θεωρούνται ότι έχουν την κατοικία τους στην Ελλάδα και υπόκεινται σε φόρο για το παγκόσμιο εισόδημά τους. Με την απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται ο τρόπος κλήσης των φορολογουμένων, η διαδικασία υποβολής των δικαιολογητικών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

#### Άρθρο 44

##### Προϋποθέσεις δικαιολόγησης απόκτησης μερισμάτων πλοιοκτητριών εταιρειών

1. Για τη δικαιολόγηση της συνολικής ετήσιας δαπάνης των άρθρων 16 και 17 του Κ.Φ.Ε. οι φορολογούμενοι κάτοικοι Ελλάδος που αποκτούν μερίσματα που καταβάλλονται από ελληνικές ή αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία ή εταιρείες χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα τις μετοχές ή μερίδια των πλοιοκτητριών εταιρειών κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 26 του ν. 27/1975, όπως ισχύει, υποβάλλουν είτε με τη δήλωση φορολογίας εισοδήματος είτε κατά τους διενεργούμενους ελέγχους για σκοπούς της φορολογίας εισοδήματος μόνο τα παρακάτω δικαιολογητικά:

(α) Βεβαίωση είτε της ελληνικής ή αλλοδαπής πλοιοκτήτριας εταιρείας πλοίου υπό ελληνική ή ξένη σημαία

είτε της εταιρείας χαρτοφυλακίου (holding company) που κατέχει άμεσα ή έμμεσα τις μετοχές της πλοιοκτήτριας και διανέμει το μερίσμα από την οποία θα προκύπτουν τα στοιχεία του φορολογούμενου ως μετόχου της εταιρείας, το καταβληθέν σε αυτόν μερίσμα και το όνομα του πλοίου (αριθμός και λιμένας νηολόγησης, αριθμ. IMO) από την εκμετάλλευση του οποίου προκύπτει το σχετικό μερίσμα.

(β) Στην περίπτωση που το μερίσμα καταβάλλεται από αλλοδαπή πλοιοκτήτρια πλοίου με ξένη σημαία αντίγραφο της σχετικής άδειας εγκατάστασης στην Ελλάδα της διαχειρίστριας εταιρείας που, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975, ασχολείται αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση ή ναύλωση πλοίων και βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ότι έχει δηλωθεί και αναληφθεί από αυτήν η διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.

(γ) Αντίγραφο της μοναδικής βεβαίωσης εισαγωγής συναλλάγματος (ΒΑΣ) των αντιστοίχων ποσών ή βεβαίωση εκχώρησης συναλλάγματος. Τα σχετικά πρωτότυπα αναζητούνται από την αρμόδια αρχή.

2. Η καταβολή του μερίσματος μπορεί να γίνεται και μέσω της διαχειρίστριας εταιρείας, η οποία μπορεί να βεβαιώνει και τη λήψη του μερίσματος. Στην περίπτωση αυτή η διαχειρίστρια δεν υποχρεούται σε εγγραφή του ποσού του μερίσματος στα βιβλία τα οποία τηρεί. Τα εκ της εισαγωγής του συναλλάγματος ποσά επιτρέπεται να καταβάλλονται σε νομικά πρόσωπα συμφερόντων του δικαιούχου του ποσού που εισάγεται.

3. Οι ανωτέρω προϋποθέσεις εφαρμόζονται και επί των εκκρεμών υποθέσεων ελέγχου.

4. Τα δικαιολογητικά της παραγράφου 1, με την εξαιρέση του δικαιολογητικού υπό το στοιχείο γ', υποβάλλονται και σε κάθε άλλη περίπτωση που ελέγχεται κατά νόμο η προέλευση του εισοδήματος που αναφέρεται σε μερίσματα πλοιοκτητριών εταιρειών ή εταιρειών χαρτοφυλακίου.

#### Άρθρο 45

Το άρθρο 43 του ν. 4111/2013 (Α'18) αντικαθίσταται ως εξής:

#### Άρθρο 43

Εισφορά σε εταιρίες του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α'77)

1. Στα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρούμενων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, επιβάλλεται ετήσια εισφορά για τέσσερα (4) έτη επί του ετήσιου ποσού του συνολικού εισαγομένου και μετατρεπομένου σε ευρώ συναλλάγματος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), η οποία υπολογίζεται με την παρακάτω κλίμακα:

Κλιμάκιο υπολογισμού της εισφοράς				
Κλιμάκιο ετήσιου συνολικού εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια Η.Π.Α.)	Συντελεστής %	Φόρος κλιμακίου	Σύνολο Εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια Η.Π.Α.)	Σύνολο φόρου (σε δολάρια Η.Π.Α.)
200.000	5	10.000	200.000	10.000
200.000	4	8.000	400.000	18.000
Υπερβάλλον	3			

Η παραπάνω εισφορά αφορά τα ετήσια ποσά συνολικού εισαγομένου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος της τετραετίας 2012 - 2015.

Στην περίπτωση που το συνολικό ετήσιο εισαγόμενο και μετατρεπόμενο σε ευρώ συναλλάγμα μιας επιχείρησης είναι μικρότερο από το προβλεπόμενο ελάχιστο όριο των πενήντα χιλιάδων (50.000) δολαρίων Η.Π.Α., η εισφορά θα πρέπει να υπολογιστεί για πενήντα χιλιάδες και μετατρεπόμενου σε ευρώ και μετατρεπόμενου σε ευρώ (50.000) δολάρια Η.Π.Α..

2. Οι παραπάνω επιχειρήσεις μέχρι το τέλος Μαρτίου κάθε έτους της τετραετίας 2012-2015 υποβάλλουν ειδική δήλωση υπολογισμού της εισφοράς επί του συνολικού εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος του προηγούμενου έτους, με την οποία συνοψίζονται επικριτικά αντίγραφα των βεβαιώσεων εισαγωγής συναλλάγματος, καθώς και σχετική υπεύθυνη δήλωση των νομίμων εκπροσώπων της εταιρίας στον προϊστάμενο της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) για τη φορολογία των παραπάνω υπόχρεων.

Η εισφορά του παρόντος άρθρου βεβαιώνεται από τον προϊστάμενο της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. με βάση την ειδική δήλωση υπολογισμού της ετήσιας εισφοράς.

Για την καταβολή της εισφοράς ευθύνονται αλληλέγγυα και αδιαίρετα, βάσει του τίτλου που έχει αποκτηθεί έστω για έναν από τους υπόχρεους, ο οποίος ισχύει και ως προς τους άλλους υπόχρεους για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την είσπραξη του φόρου: οι διευθυντές, διαχειριστές και γενικά οι εκπρόσωποι των κάθε είδους επιχειρήσεων ή εταιριών της παραγράφου του παρόντος άρθρου, ο καθένας χωριστά για ολόκληρο το ποσό της εισφοράς.

3. Η εισφορά υπολογίζεται σε δολάρια Η.Π.Α. και μαζί με την ειδική ετήσια δήλωση καταβάλλεται και το ένα τέταρτο (1/4) της οφειλόμενης εισφοράς σε ευρώ με βάση την επίσημη ισοτιμία μεταξύ των νομισμάτων αυτών κατά το χρόνο υποβολής της δήλωσης. Τα άλλα τρία τέταρτα (3/4) της εισφοράς καταβάλλονται σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις στους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του έτους υποβολής της δήλωσης. Σε περίπτωση παράλειψης επίδοσης από τον υπόχρεο της δήλωσης που προβλέπεται από το νόμο ή υποβολής από αυτόν εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης επιβάλλεται πρόσθετη εισφορά και πρόστιμο, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2523/1997 όπως ισχύουν.

4. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται η ειδικότερη διαδικασία για την υποβολή της εισφοράς, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που υποβάλλονται και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

5. Στα μερίσματα που εισπράττει φυσικό πρόσωπο φορολογικός κάτοικος Ελλάδας, από αλλοδαπή επιχείρηση οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, που διατηρεί γραφεία ή υποκαταστήματα εγκατεστημένα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77) και ασχολούμενα αποκλειστικά με τη ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρούμενων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, επιβάλλεται φόρος με συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%), ο οποίος καταβάλλεται από το δικαιούχο του μερίσματος. Ο δικαιούχος του εισοδήματος αυτού αποδίδει ο ίδιος τον οφειλόμενο φόρο της παρούσας παραγράφου εφάπαξ με την υποβολή δήλωσης, μέσα στον επόμενο μήνα από αυτόν εντός του οποίου έγινε στην αλλοδαπή η καταβολή ή η πίστωση. Η διάταξη αυτή δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις που σύμφωνα με την εγκριτική πράξη εγκατάστασής τους, ασχολούνται και με τη διαχείριση πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία. Ο φόρος αυτός επιβάλλεται στα μερίσματα που καταβάλλονται ή πιστώνονται από τη διαχειριστική χρήση 2012 και μετά (οικονομικό έτος 2013).

Με την παρακράτηση αυτή εξαντλείται κάθε φορολογική υποχρέωση του δικαιούχου, μετόχου ή εταίρου των ως άνω επιχειρήσεων, φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτά με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, εξαιρούμενου από οποιονδήποτε άλλο φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση, είτε απευθείας είτε από εταιρίες χαρτοφυλακίου, ανεξαρτήτως του αριθμού των εταιριών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της επιχείρησης και του τελικού μετόχου ή εταίρου.

Τα οριζόμενα στα προηγούμενα εδάφια της παραγράφου αυτής, ισχύουν και για τα κέρδη που διανέμουν οι ως άνω εταιρίες, με τη μορφή εκτάκτων αμοιβών και ποσοστών (bonus) σε μέλη του Δ.Σ., σε διευθυντές και

σε στελέχη, επιπλέον των μισθών. Με την ανωτέρω παρακράτηση εξαντλείται η όποια φορολογική υποχρέωση των δικαιούχων για τα πιο πάνω εισοδήματα. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται η ειδικότερη διαδικασία για την καταβολή του φόρου, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που υποβάλλονται και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.»

#### Άρθρο 46

##### Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3986/2011 σχετικά με το ΤΑΙΠΕΔ

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3986/2011 (Α' 152), όπως αυτό τροποποιήθηκε με την υποπερίπτωση α' της περίπτωσης 2 της παρ. Γ' του άρθρου πέμπτου του ν. 4079/2012 (Α' 180), η λέξη «εξαμελής» αντικαθίσταται με τη λέξη «πενταμελής».

2. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3986/2011, όπως αυτό προστέθηκε με την υποπερίπτωση β' της περίπτωσης 2 της παρ. Γ' του άρθρου πέμπτου του ν. 4079/2012 (Α' 180), καταργείται.

#### Άρθρο 47

##### Επείγοντα θέματα Υπουργείου Εσωτερικών

1. α. Δαπάνες μεταφοράς μαθητών που πραγματοποιήθηκαν καθ' υπέρβαση των εγγεγραμμένων πιστώσεων ή/και χωρίς την τήρηση των περί δεσμεύσεως υποχρεώσεων διατάξεων κατά τα οικονομικά έτη 2011, 2012 και μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος δύναται να εκκαθαρισθούν σε βάρος των πιστώσεων του προϋπολογισμού των οικείων περιφερειών τρέχοντος οικονομικού έτους κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης.

β. Δαπάνες μεταφοράς μαθητών, που πραγματοποιήθηκαν από τις Περιφέρειες κατά το σχολικό έτος 2011-2012, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις οικείες συμβάσεις, καταβάλλονται με απομείωση του κόστους παρασχεθεισών υπηρεσιών κατά ποσοστό τουλάχιστον 10% επί των αντίστοιχων δαπανών όπως είχαν διαμορφωθεί κατά το προηγούμενο σχολικό έτος για την παροχή αντίστοιχου μεταφορικού έργου. Σε περίπτωση που οι ανωτέρω δαπάνες έχουν διαμορφωθεί μετά από συμφωνία των μερών σε ύψος χαμηλότερο από αυτό που προσδιορίζεται σύμφωνα με τα ανωτέρω, παραμένουν ως έχουν.

Σε περίπτωση που ήδη καταβληθείσες δαπάνες έχουν διαμορφωθεί σε ύψος υψηλότερο από αυτό που προσδιορίζεται σύμφωνα με τα ανωτέρω, η επιπλέον καταβολή συμψηφίζεται με οφειλόμενες καταβολές προς τους ίδιους δικαιούχους.

γ. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 1 της από 4.9.2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4089/2012 (Α' 206), η τελευταία φράση «...σε σχέση με το αντίστοιχο που είχε διαμορφωθεί κατά τον Ιούνιο του 2012» διαγράφεται.

2. Στο πλαίσιο της υλοποίησης νέου κύκλου πράξεων «Ενέργειες στήριξης ηλικιωμένων και λοιπών ατόμων που χρήζουν βοήθειας για την ενίσχυση της απασχολησιμότητας των εμμέσως ωφελουμένων ατόμων», που εντάσσεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού» 2007-2013 του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, οι συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου του απασχολούμενου προσωπικού στους φορείς των Ο.Τ.Α., παρατείνονται από τη λήξη τους έως 31.7.2013.

Οι ανωτέρω συμβάσεις του προσωπικού σε καμία περίπτωση δεν μετατρέπονται σε αορίστου χρόνου, κατά τη διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 21 του ν. 2190/1994.

Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών διατίθεται από τους πόρους του άρθρου 259 του ν. 3852/2010, έτους 2013 ποσό μέχρι τρία εκατομμύρια ευρώ για την καταβολή της μισθοδοσίας του ανωτέρω προσωπικού και για το χρονικό διάστημα από 1.1.2013 έως 31.7.2013.

3. Οι παράγραφοι 1(α-β) και 1(γ) του άρθρου 4 του π.δ. 7/2013 (Α' 26) αναδιατυπώνονται ως εξής:

«α-β. Δύο τεχνικούς υπαλλήλους κατηγορίας ΠΕ με βαθμό Α' ή Β', που υπηρετούν στις Διευθύνσεις Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας ή των Περιφερειακών Ενοτήτων ή άλλων Τεχνικών Διευθύνσεων, που ορίζονται με τους αναπληρωτές τους με την απόφαση συγκρότησης του Συμβουλίου και σε περίπτωση μη ύπαρξης από τεχνικούς υπαλλήλους κατηγορίας ΤΕ με βαθμό Α' ή Β'. Ελλείψει τεχνικών υπαλλήλων με Β' βαθμό είναι δυνατή η συμμετοχή τεχνικών υπαλλήλων με Γ' βαθμό κατηγορίας ΠΕ και σε περίπτωση μη ύπαρξης, τεχνικών υπαλλήλων Γ' βαθμού κατηγορίας ΤΕ.

γ. Έναν τεχνικό υπάλληλο κατηγορίας ΠΕ με βαθμό Α' ή Β', που ορίζεται με τον αναπληρωτή του από την τεχνική υπηρεσία του δήμου της έδρας του νομού που εδρεύει το Τεχνικό Συμβούλιο και ο οποίος υποδεικνύεται από τον Δήμαρχο και σε περίπτωση μη ύπαρξης από τεχνικό υπάλληλο κατηγορίας ΤΕ με βαθμό Α' ή Β'. Ελλείψει τεχνικού υπαλλήλου με Β' βαθμό είναι δυνατή η συμμετοχή τεχνικού υπαλλήλου με Γ' βαθμό κατηγορίας ΠΕ και σε περίπτωση μη ύπαρξης, τεχνικού υπαλλήλου με Γ' βαθμό κατηγορίας ΤΕ.»

Η ανωτέρω ρύθμιση έχει αναδρομική ισχύ από την ημερομηνία δημοσίευσης του π.δ. 7/2013 (Α' 26).