

## Οι αλλαγές που φέρνει ο νέος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)

2023/02/02 09:29 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μια νέα εποχή στην εθνική ναυτική νομοθεσία φέρνει ο νέος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), ο οποίος εκσυγχρονίζεται εκ βάθρων μετά από 65 χρόνια από την αρχική του ψήφιση το 1958, αποτελώντας συνάμα το πλέον σύγχρονο νομικό πλαίσιο των σχέσεων Κράτους - ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως αναφέρει, σε ανακοίνωσή του, το υπουργείο Ναυτιλίας.

Ο νέος Κώδικας, τον οποίο παρουσίασε χθες ο κ. Πλακιωτάκης στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, περιλαμβάνει ιδιαίτερα σύγχρονες διατάξεις, ενώ την ίδια ώρα συμπληρώνει σημαντικά κενά, βελτιώνοντας το νομικό περιβάλλον, μέσα στο οποίο καθορίζονται οι σχέσεις μεταξύ των φορέων της ναυτιλίας.

Όπως τόνισε ο κ. Πλακιωτάκης, ο νέος ΚΙΝΔ «αγγίζει την καρδιά της ναυτιλίας, συνιστά δε το ένα εκ των δυο θεμελιωδών νομοθετικών εργαλείων που η Πατρίδα μας διαθέτει στο πλαίσιο της θεσμικής κάλυψης των ποικίλων και σύνθετων ζητημάτων που καθημερινά αντιμετωπίζει η σύγχρονη ναυτιλιακή δραστηριότητα».

Επίσης, έσπευσε να ευχαριστήσει την Πρόεδρο της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής που συγκροτήθηκε τον Μάρτιο του 2021 Καθηγήτρια της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών Λία Αθανασίου καθώς και όλα τα μέλη της Επιτροπής, δικαστικούς λειτουργούς, ακαδημαϊκούς, εξειδικευμένους δικηγόρους και στελέχη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για το πολύτιμο έργο τους.

## Οι στόχοι του νέου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

Μεταξύ των μεταρρυθμιστικών αξόνων ο κ. Πλακιωτάκης έδωσε ξεχωριστή βαρύτητα στη θέση του ναυτικού μέσα στο νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο.

«Δεν πρέπει να λησμονούμε», υπογράμμισε, «ότι ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί την ψυχή και κινητήριο δύναμη όλου του συστήματος των θαλασσίων μεταφορών που καλείται να υπηρετήσει ο Κώδικας».

Ειδικότερα στο νέο πλαίσιο, η διασφάλιση και προστασία των δικαιωμάτων των

ναυτικών τέθηκε ως πρώτη προτεραιότητα. Το Κεφάλαιο που αφορά στη ναυτική εργασία προβλέπει τις καταλληλότερες λύσεις που διασφαλίζουν τη θέση του Έλληνα ναυτικού σε κάθε πτυχή του επαγγελματικού του βίου.

### **Ο νέος ΚΙΝΔ καλύπτει εξάλλου τις εξής ανάγκες και στόχους:**

Πρώτον, συμβάλει στην επίτευξη ενός ισορροπημένου και συνετού εκσυγχρονισμού του Κώδικα με βάση τις υπάρχουσες και τις μεσομακροπρόθεσμες συνθήκες δραστηριοποίησης στον εθνικό και διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Δεύτερον, επιτυγχάνει τον αναγκαίο **διεθνή προσανατολισμό της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας**, μετά τις μεταβολές που αυτή υπέστη από την κύρωση ικανού αριθμού (τουλάχιστον 8) διεθνών συμβάσεων και την ανάγκη συντονισμού των σχετικών εθνικών, διεθνών και ενωσιακών διατάξεων.

Τρίτον, ενισχύει την διαφάνεια των βασικών δικαιωπραξιών που αφορούν το νομικό καθεστώς των πλοίων και την εκμετάλλευσή τους.

Τέταρτον, ρυθμίζει τις σύγχρονες μορφές ναυτιλιακής δραστηριότητας που αγνοούνταν παντελώς από τον ισχύοντα ΚΙΝΔ (χαρακτηριστικό παράδειγμα ο κλάδος των εμπορευματοκιβωτίων), ενώ αναμορφώνει υφιστάμενες ρυθμίσεις που αποδείχθηκαν στην πράξη ατελείς, μη επαρκείς ή παρωχημένες (χαρακτηριστικό παράδειγμα τα καθεστώτα της θαλάσσιας ασφάλισης και της ναύλωσης πλοίων).

Πέμπτον, καθιστά το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο ελκυστικότερο και φιλικότερο προς τους συναλλασσόμενους, ώστε να επιλέγεται συχνότερα ως εφαρμοστέο από τα συμβαλλόμενα μέρη και να συμβάλει, στο μέτρο που του αναλογεί, στην ενδυνάμωση της ελληνικής σημαίας.

## **Τι προβλέπει ο νέος ΚΙΝΔ**

Οι βασικοί άξονες και το περιεχόμενο της μεταρρύθμισης συστηματοποιούνται ως ακολούθως:

- Διευρύνεται η νομική έννοια του πλοίου ώστε να προσεγγίσει την τεχνική έννοια και να αποφευχθούν γκρίζες ζώνες. Πέραν από τη νομική σαφήνεια ως προς την υποχρεωτική δημοσιότητα στα αντίστοιχα βιβλία, το σημαντικότερο είναι ότι ενοποιείται η έννοια των πλοίων και των σκαφών, διασφαλίζοντας επί παραδείγματι ότι σε οιοδήποτε ναυτικό ατύχημα οι κανόνες για την ευθύνη, ασφάλιση και αποζημίωση είναι σαφείς.

- Οριοθετείται θετικά η μεγάλη ομάδα των στατικών ναυπηγημάτων (π.χ. FSRU, πλωτές αποθήκες, γερανοί, πλατφόρμες κλπ), που εμφανίζουν πλέον τεράστιο

οικονομικό, επιχειρηματικό και εθνικό ενδιαφέρον, ιδίως εξ απόψεως ενεργειακής ασφάλειας και επάρκειας και αποσαφηνίζονται οι κανόνες που τυγχάνουν εφαρμογής σε αυτά.

- Προβλέπεται πλέον η δυνατότητα ηλεκτρονικής λειτουργίας του νηολογίου, της αντίστοιχης τήρησης εγγράφων και της ψηφιακής έκδοσης πιστοποιητικών. Η παρέμβαση αυτή κινείται παράλληλα με ένα μεγάλο έργο ψηφιοποίησης ύψους άνω των 6 εκ. ευρώ που έχει ήδη προκηρυχθεί από την Κοινωνία της Πληροφορίας για την εκπλήρωση αναγκαίων τεχνικών απαιτήσεων. Η ολοκλήρωση αυτής της παρέμβασης αναμένεται να συμπληρώσει την συνεχή και επιτυχημένη προσπάθεια ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του νηολογίου μας.

- Ενοποιείται η ρύθμιση των εμπράγματων εξασφαλίσεων επί πλοίου, ιδίως με την ενιαία ρύθμιση προτιμώμενης και απλής ναυτικής υποθήκης.

- Αποσαφηνίζεται το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή και συντονίζεται πλέον ρητά με τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης που έχουν εισαχθεί μέσω διεθνών συμβάσεων, όπως η ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο ή για ρύπανση από τα καύσιμα του πλοίου. Η παρέμβαση αυτή κρίνεται γιατί η δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας και των θαλασσιών δραστηριοτήτων υπακούει μεν στα υψηλότερα διεθνή standards ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, πλην όμως η κοινωνία πρέπει να είναι απόλυτα θωρακισμένη απέναντι στο απευκταίο ενδεχόμενο ενός μικρού ή μεγαλύτερου ναυτικού ατυχήματος.

- Αναγνωρίζεται νομοθετικά η δραστηριότητα της διαχείρισης πλοίων και ρυθμίζεται η σχέση πλοιοκτήτη και διαχειριστή, με τεράστια οργανωτική, οικονομική και αντίστοιχα νομική σημασία για την ελληνική ναυτιλία και την παρουσία της στην Πατρίδα μας.

- Αναμορφώνεται ριζικά η ρύθμιση των δύο βασικών συμβάσεων εκμετάλλευσης του πλοίου, ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, με διακριτούς πλέον κανόνες, αντί της ενιαίας ασαφούς και εν πολλοίς συγχυτικής ισχύουσας ρύθμισης.

- Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων ενοποιείται, όπως απαιτείτο άλλωστε, με βάση τους διεθνείς αναγκαστικούς Κανόνες Χάγης Βίσμπυ, τους οποίους έχει κυρώσει η Ελλάδα από το 1992. Παράλληλα, αναγνωρίζονται νομοθετικά κι άλλα έγγραφα μεταφοράς, που χρησιμοποιούνται στη ναυτιλιακή πρακτική (πλην της φορτωτικής), σε φυσική και ηλεκτρονική μορφή. Τέλος, δίδεται ρυθμιστική στέγη στην συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος.

# Πλήρης αναμόρφωση του καθεστώτος θαλάσσιας μεταφοράς

Η θαλάσσια μεταφορά επιβατών αναμορφώνεται ριζικά, με σημείο αναφοράς τους διεθνώς ομοιόμορφους κανόνες δικαίου, και συγκεκριμένα τη Διεθνή Συνθήκη των Αθηνών του 2002 και τους αντίστοιχους ενωσιακούς κανόνες που περιέχονται στον Κανονισμό 392/2009, οι οποίοι εφαρμόζονται πλέον σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Οι κίνδυνοι της θαλάσσιας αποστολής (θαλάσσια αρωγή, σύγκρουση, κοινή αβαρία) ρυθμίζονται πλέον ενιαία, με σκοπό την επίτευξη του μέγιστου δυνατού συντονισμού προς τους αντίστοιχους διεθνείς κανόνες.

Ουσιώδεις αλλαγές επέρχονται στο σύστημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις: οι ουσιαστικές διατάξεις καλύπτονται από τη Δ.Σ. Σύμβαση Λονδίνου 1976/1996 (LLMC) και τα ειδικά καθεστώτα ευθύνης για ρύπανση, όπου αυτά τυγχάνουν εφαρμογής, ενώ οικοδομείται εξ αρχής ο δικονομικός μηχανισμός υλοποίησης του περιορισμού, με στόχους την διαφάνεια, ασφάλεια δικαίου και την ταχύτητα στην εκκαθάριση των απαιτήσεων.

Η ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης (που στην ουσία είχε περιπέσει σε αχρησία), αναμορφώνεται επίσης ριζικά, με προβάδισμα στη συμβατική ελευθερία και εναρμόνιση με τη διεθνή συναλλακτική πρακτική.

Τέλος συντονίζονται οι διατάξεις περί αναγκαστικής κατάσχεσης επί πλοίων με αυτές του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, ενώ εισάγονται ειδικές ρυθμίσεις που ανταποκρίνονται στα ειδικά χαρακτηριστικά του πλοίου ως εξειδικευμένου περιουσιακού στοιχείου.